



3 1761 11650035 6




GOVT PUBNG



GOVT PUBNS





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116500356>









110

CA1 XC 27  
-T82

Government  
Publications

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 1

Fascicule n° 1

Friday, March 16, 1973  
Tuesday, April 3, 1973

Le vendredi 16 mars 1973  
Le mardi 3 avril 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

Président: M. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

RESPECTING:

CONCERNANT:

Organization meeting and  
Estimates 1973-74—  
Department of Transport

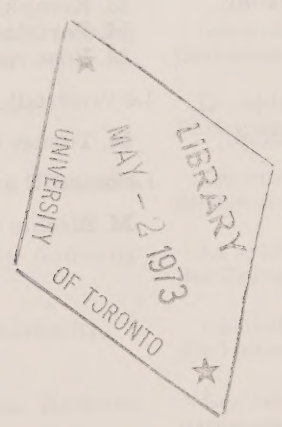
Réunion d'organisation et  
Budget des dépenses 1973-1974—  
ministère des Transports

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les procès-verbaux)



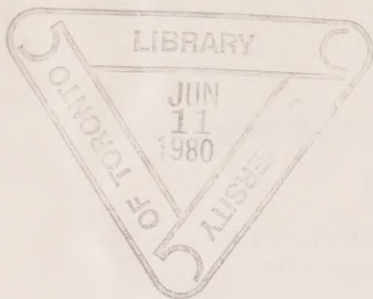
First Session

Première session de la

Twenty-ninth Parliament, 1973

vingt-neuvième législature, 1973





STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Beatty  
(Wellington-Grey-  
Dufferin-Waterloo)  
Campbell  
Carter

Duquet  
Ellis  
Godin  
Guay (*St. Boniface*)  
Howard

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Kempling  
Loiselle  
Mazankowski  
McKenzie  
Portelance

Ritchie  
Rose  
Stewart (*Cochrane*)  
Turner  
(*London East*)—(19).

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O.65(4)(b)

On Wednesday, March 14, 1973:

Mr. McRae replaced Mr. Railton.

On Thursday, March 15, 1973:

Mr. Howard replaced Mr. Benjamin;  
Mr. Kempling replaced Mr. Thomas (*Moncton*);  
Mr. Portelance replaced Mr. Blouin;  
Mr. Rose replaced Mr. Grier.

On Friday, March 16, 1973:

Mr. Turner (*London East*) replaced Mr. Trudel.

On Tuesday, April 3, 1973:

Mr. Ritchie replaced Mr. Kuntz.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 14 mars 1973:

M. McRae remplace M. Railton.

Le jeudi 15 mars 1973:

M. Howard remplace M. Benjamin;  
M. Kempling remplace M. Thomas (*Moncton*);  
M. Portelance remplace M. Blouin;  
M. Rose remplace M. Grier.

Le vendredi 16 mars 1973:

M. Turner (*London-Est*) remplace M. Trudel.

Le mardi 3 avril 1973:

M. Ritchie remplace M. Kuntz.

## ORDERS OF REFERENCE

## HOUSE OF COMMONS

Thursday, January 18, 1973.

*Resolved*,—That the following Members do compose the Standing Committee on Transport and Communications:

|   | Messrs.                      |
|---|------------------------------|
| Beatty ( <i>Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo</i> ) | Guay ( <i>St. Boniface</i> ) |
| Benjamin  | Horner ( <i>Crowfoot</i> )   |
| Blouin  | Kuntz                        |
| Campbell  | Loiselle                     |
| Carter  | Mazankowski                  |
| Duquet  | McKenzie                     |
| Ellis   | Railton                      |
| Godin   | Stewart ( <i>Cochrane</i> )  |
| Grier   | Thomas ( <i>Moncton</i> )    |
|   | Trudel—(19).                 |

Tuesday, February 27, 1973

*Ordered*,—That Votes 1 and 5 relating to the Department of Communications;

Vote 15 relating to the Canadian Radio-Television Commission;

Vote L10 relating to the Canadian Overseas Telecommunication Corporation;

Votes 1 and 5 relating to the Post Office;

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, 50 and 55 relating to the Department of Transport;

Vote 60 relating to the Atlantic Pilotage Authority;

Votes 65 and 70 relating to the Canadian Transport Commission;

Vote 75 relating to the Great Lakes Pilotage Authority Ltd.;

Vote 80 relating to the Laurential Pilotage Authority;

Votes 85 and L90 relating to the National Harbours Board;

Vote L95 relating to Northern Transportation Company Limited;

Vote 100 relating to the Pacific Pilotage Authority; and

## ORDRES DE RENVOI

## CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 18 janvier 1973

*Il est résolu*,—Que le Comité permanent des transports et des communications soit composé des députés dont les noms suivent:

|   | Messieurs                      |
|---|--------------------------------|
| Beatty ( <i>Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo</i> ) | Guay ( <i>Saint-Boniface</i> ) |
| Benjamin  | Horner ( <i>Crowfoot</i> )     |
| Blouin  | Kuntz                          |
| Campbell  | Loiselle                       |
| Carter  | Mazankowski                    |
| Duquet  | McKenzie                       |
| Ellis   | Railton                        |
| Godin   | Stewart ( <i>Cochrane</i> )    |
| Grier   | Thomas ( <i>Moncton</i> )      |
|   | Trudel—(19).                   |

Le mardi 27 février 1973

*Il est ordonné*,—Que les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Communications;

Le crédit 15 ayant trait au Conseil de la radio-télévision canadienne;

Le crédit L10 ayant trait à la Société canadienne de télécommunications transmarines;

Les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Postes;

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, 50 et 55 ayant trait au ministère des Transports;

Le crédit 60 ayant trait à l'Administration de pilotage de l'Atlantique;

Les crédits 65 et 70 ayant trait à la Commission canadienne des transports;

Le crédit 75 ayant trait à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée;

Le crédit 80 ayant trait à l'Administration de pilotage des Laurentides;

Les crédits 85 et L90 ayant trait au Conseil des ports nationaux;

Le crédit L95 ayant trait à la Société des transports du Nord Limitée;

Le crédit 100 ayant trait à l'Administration de pilotage du Pacifique; et



Votes 105 and 110 relating to the St. Lawrence Seaway Authority, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

Les crédits 105 et 110 ayant trait à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

*Le Greffier de la Chambre des communes*

ALISTAIR FRASER

*The Clerk of the House of Commons*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

Friday, March 16, 1973  
(1)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 10:05 o'clock a.m. this day, for the purpose of organization.

*Members of the Committee present:* Messrs. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Campbell, Carter, Duquet, Ellis, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Kempling, Kuntz, Loiselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Portelance, Rose, Stewart (*Cochrane*), Trudel and Turner (*London East*).

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman.

Mr. Trudel, seconded by Mr. Loiselle, moved,—That Mr. Duquet do take the Chair of this Committee as Chairman.

Mr. Rose, seconded by Mr. Ellis, moved,—That Mr. Horner (*Crowfoot*) do take the Chair of this Committee as Chairman.

After debate, the question being put on the first motion,—That Mr. Duquet do take the Chair of this Committee as Chairman, it was negatived on the following division: YEAS—8; NAYS—10.

And the question being put on the second motion,—That Mr. Horner (*Crowfoot*) do take the Chair of this Committee as Chairman, it was agreed to, unanimously, and Mr. Horner (*Crowfoot*) was invited to take the Chair.

The Chairman thanked the members of the Committee for the honour bestowed upon him and then called for a motion to elect a Vice-Chairman.

Mr. Howard moved,—That Mr. Duquet be appointed Vice-Chairman of this Committee.

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Howard withdrew his motion.

On motion of Mr. Stewart (*Cochrane*), seconded by Mr. Portelance, Mr. McRae was appointed Vice-Chairman of the Committee.

Mr. Mazankowski moved,—That the Chairman, the Vice-Chairman and six other members of the Committee, appointed by the Chairman after the usual consultations, do compose the Sub-committee on Agenda and Procedure.

After debate thereon, the question being put on the said motion, it was agreed to.

On motion of Mr. Duquet, it was agreed that the Committee print 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence and as a supplementary issue, an Index prepared by the Library of Parliament.

Mr. Rose moved,—That the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that at least five members are present and that at least two parties are represented.

After debate thereon, the question being put on the said motion, it was agreed to on the following division: YEAS—9; NAYS—8.

## PROCÈS-VERBAL

Le vendredi 16 mars 1973  
(1)

[Texte]

Le Comité permanent des transports et des communications tient aujourd'hui à 10h 05 du matin sa séance d'organisation.

*Membres du Comité présents:* MM. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Campbell, Carter, Duquet, Ellis, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Kempling, Kuntz, Loiselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Portelance, Rose, Stewart (*Cochrane*), Trudel, Turner (*London-Est*).

Le greffier du Comité préside à l'élection du président.

M. Trudel, appuyé par M. Loiselle, propose,—Que M. Duquet soit nommé président du Comité.

M. Rose, appuyé par M. Ellis, propose,—Que M. Horner (*Crowfoot*) soit nommé président du Comité.

Après débat, la première motion,—Que M. Duquet soit nommé président du Comité, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant: POUR—8; CONTRE—10.

La deuxième motion,—Que M. Horner (*Crowfoot*) soit nommé président du Comité, mise aux voix, est agréée à l'unanimité et M. Horner (*Crowfoot*) est invité à prendre place au fauteuil.

Le président remercie les membres du Comité de l'honneur qu'on lui fait, puis demande que l'on propose quel qu'un pour la vice-présidence.

M. Howard propose,—Que M. Duquet soit nommé vice-président du Comité.

Après débat, du consentement unanime, M. Howard retire sa motion.

Sur motion de M. Stewart (*Cochrane*), appuyé par M. Portelance, M. McRae est nommé vice-président du Comité.

M. Mazankowski propose,—Que le président, le vice-président et six autres membres du Comité, nommés par le président après les consultations habituelles, constituent le sous-comité du programme et de la procédure.

Après débat, ladite motion, mise aux voix, est agréée.

Sur motion de M. Duquet, il est décidé que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages et, dans un fascicule supplémentaire, un index qui sera établi par la Bibliothèque du Parlement.

M. Rose propose,—Que le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre les témoignages et à en autoriser la publication en l'absence d'un quorum, pourvu qu'au moins cinq membres soient présents et qu'au moins deux partis soient représentés.

Après débat, ladite motion, mise aux voix, est agréée par le vote suivant: POUR—9; CONTRE—8.



At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, APRIL 3, 1973.

(2)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Campbell, Ellis, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Kempling, Loisselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Ritchie, Rose and Stewart (*Cochrane*).

*Other Member present:* Mr. Benjamin.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister; Mr. P. Camu, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. M. M. Fleming, Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. D. F. Knapp, Director, Marine and Ferry Branch.

The Chairman announced the names of the members designated to act with him and the Vice-Chairman (Mr. McRae) on the Sub-committee on Agenda and Procedure, namely Messrs. Duquet, Ellis, Godin, Guay (*St. Boniface*), Mazankowski and Rose; he referred to a meeting of the Sub-committee held on Thursday, March 29, 1973.

The Committee proceeded to the consideration of its Order of Reference of Tuesday, February 27, 1973, which reads as follows:

*Ordered,—That Votes 1 and 5 relating to the Department of Communications;*

*Vote 15 relating to the Canadian Radio-Television Commission;*

*Vote L10 relating to the Canadian Overseas Telecommunication Corporation;*

*Votes 1 and 5 relating to the Post Office;*

*Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, 50 and 55 relating to the Department of Transport;*

*Vote 60 relating to the Atlantic Pilotage Authority;*

*Votes 65 and 70 relating to the Canadian Transport Commission;*

*Vote 75 relating to the Great Lakes Pilotage Authority Ltd.;*

*Vote 80 relating to the Laurentian Pilotage Authority;*

*Votes 85 and L90 relating to the National Harbours Board;*

*Vote L95 relating to Northern Transportation Company Limited;*

*Vote 100 relating to the Pacific Pilotage Authority; and*

A 11 heures du matin, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 3 AVRIL 1973

(2)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9h40 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Campbell, Ellis, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Kempling, Loisselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Ritchie, Rose et Stewart (*Cochrane*).

*Autre membre présent:* M. Benjamin.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. O. G. Stoner, sous-ministre; M. P. Camu, administrateur des transports maritimes; M. M. M. Fleming, administrateur adjoint des transports aériens; M. D. F. Knapp, directeur de la marine et des traversiers.

Le président annonce les noms des membres désignés pour siéger avec lui-même et le vice-président (M. McRae) au sous-comité du programme et de la procédure, c'est-à-dire MM. Duquet, Ellis, Godin, Guay (*Saint-Boniface*), Mazankowski, et Rose. Il parle de la séance du sous-comité du jeudi 29 mars 1973.

Le comité entreprend l'étude de son ordre de renvoi du mardi 27 février 1973 qui se lit ainsi:

*Il est ordonné,—Que les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Communications;*

*Le crédit 15 ayant trait au Conseil de la radio-télévision canadienne;*

*Le crédit L10 ayant trait à la Société canadienne de télécommunications transmarines;*

*Les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Postes;*

*Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, 50 et 55 ayant trait au ministère des Transports;*

*Le crédit 60 ayant trait à l'Administration de pilotage de l'Atlantique;*

*Les crédits 65 et 70 ayant trait à la Commission canadienne des transports;*

*Le crédit 75 ayant trait à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée;*

*Le crédit 80 ayant trait à l'Administration de pilotage des Laurentides;*

*Les crédits 85 et L90 ayant trait au Conseil des ports nationaux;*

*Le crédit L95 ayant trait à la Société des transports du Nord Limitée;*

*Le crédit 100 ayant trait à l'Administration de pilotage du Pacifique; et*

Votes 105 and 110 relating to the St. Lawrence Seaway Authority, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Vote 1—*Headquarters Program*, Program expenditures of the Estimates 1973-74 of the Department of Transport.

Mr. Stoner made introductory remarks followed by a slide presentation on the general organization and operations of the Department of Transport.

The witnesses made comments and answered questions.

Vote 1 was allowed to stand.

At 11:05 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Les crédits 105 et 110 ayant trait à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met le crédit 1 en délibération—*Programme de l'administration centrale*, dépenses des programmes du budget des dépenses 1973-1974 du ministère des Transports.

M. Stoner fait une déclaration préliminaire suivie d'une présentation de diapositives sur l'organisation générale et le fonctionnement du ministère des Transports.

Les témoins font des commentaires et répondent aux questions.

Le crédit 1 est réservé.

A 11h05, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, April 3, 1973

[Text]

**The Chairman:** Order, gentlemen. I think we nearly have a quorum. Counting Mr. Ritchie we have, and while he is not...

**An hon. Member:** He is on the Committee.

**The Chairman:** He is on the Committee?

• 0938

All right, then we have a quorum. Before we begin I want to put on the record that the Steering Committee met. The Steering Committee consists of the Chairman, myself; Mr. McRae, the Vice-Chairman; Mr. Duquet, Mr. Ellis, Mr. Godin, Mr. Guay, Mr. Mazankowski and Mr. Rose. We met and decided to proceed with the Estimates today.

#### MINISTRY OF TRANSPORT

A—Department—Headquarters Program

Vote 1—Headquarters—Program Expenditures—\$10,516,000

We have with us this morning Mr. Stoner, the Deputy Minister. Perhaps, Mr. Stoner, you could introduce the other gentlemen from your department.

**An hon. Member:** Before we do that, Mr. Chairman, when did you meet?

**The Chairman:** Last Thursday, March 29, 1973. I might also say that we decided to have, if possible, the CTC before us on Thursday. They have been contacted and agreed to come.

Go ahead, Mr. Stoner.

**Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister, Ministry of Transport):** Thank you very much, Mr. Chairman. As I understand you suggested to Mr. Marchand, sir, the purpose of this first gathering is to provide a general overview of Transport's operations. We are rather a monstrous organization and in the last 72 hours we have tried to put a frame around the confusion to give you as much helpful information as possible. We have several slide presentations. If you find that becomes a bit tiresome and you would rather revert to questions, sir, just let us know at any point along the way.

I will introduce the others here this morning. Mr. Scott is the Senior Assistant Deputy Minister in the Department. Mr. Cornblatt, over on the right, is the man in charge of finance, the Assistant Deputy Minister Finance. Mr. Fleming is the Deputy Air Administrator. Mr. Knapp is in our Surface Administration and Dr. Campbell will be handling the presentation on that side. Mr. Clarke is in my office. Dr. Camu, whom you probably all know, is the Marine Administrator and President of the St. Lawrence Seaway. Although we seem to have an army of officials here we have not brought the full brigade, sir, because we thought you would not be going into detail this morning.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 3 avril 1973.

[Interpretation]

**Le président:** A l'ordre, messieurs. Le quorum est presque atteint, je pense. Si nous comptons M. Ritchie, il l'est, et s'il n'est pas là...

**Une voix:** Il fait partie du Comité.

**Le président:** Il fait partie du Comité?

Bien, nous avons donc le quorum. Avant de commencer, j'aimerais porter au procès-verbal le fait que le Comité directeur s'est réuni. Le Comité directeur se compose du président, moi-même, de M. McRae, vice-président; de MM. Duquet, Ellis, Godin, Guay, Mazankowski et Rose. Nous nous sommes réunis et avons décidé d'étudier le budget aujourd'hui.

#### MINISTÈRE DES TRANSPORTS

A-ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1<sup>er</sup>—Administration centrale—Dépenses du programme—\$10,516,000

Nous avons avec nous, ce matin, le sous-ministre, M. Stoner. Vous pourriez peut-être, monsieur Stoner, nous présenter les autres représentants de votre ministère?

**Une voix:** Avant cela, monsieur le président, pouvez-vous nous dire quand vous vous êtes réunis?

**Le président:** Jeudi dernier, le 29 mars 1973. Je dirai également que nous avons décidé, si possible, de convoquer la Commission canadienne des transports jeudi prochain. Nous nous sommes mis en rapport avec elle; des hauts fonctionnaires sont d'accord pour venir témoigner.

Allez-y, monsieur Stoner.

**M. O. G. Stoner (sous-ministre des Transports):** Merci beaucoup, monsieur le président. Si j'ai bien compris, vous avez annoncé à M. Marchand que cette première réunion avait pour objet de donner un aperçu général du ministère des Transports. Nous formons une organisation assez formidable et, au cours des 72 dernières heures, nous avons rassemblé pour vous autant de renseignements que possible. Nous avons plusieurs séries de dispositives. Si vous trouvez cela ennuyeux et que vous préféreriez passer aux questions, dites-le-nous simplement à n'importe quel moment.

Je vais maintenant présenter les autres membres du ministère. M. Scott est le sous-ministre adjoint principal. M. Cornblatt, à ma droite, est le sous-ministre adjoint chargé des Finances; M. Fleming est l'administrateur adjoint des Transports aériens. M. Knapp fait partie de l'Administration des transports de surface et c'est M. Campbell qui nous présentera les documents s'y rapportant. M. Clarke fait partie de mon cabinet et M. Camu, que vous connaissez sans doute tous, est l'administrateur des Transports maritimes et le président de la Voie maritime du Saint-Laurent. Bien qu'il semble y avoir ici une pléiade de hauts fonctionnaires, nous ne sommes pas tous venus, parce que nous avons pensé que vous ne voudriez pas aller dans les détails ce matin.

## [Texte]

**The Chairman:** Perhaps we have enough to begin and if the Committee agrees I think it is a good idea . . .

**Mr. Stoner:** Sorry, I forgot the key man. Mr. Turner is the head of our Public Affairs Section and worked over the weekend trying to put together the slide presentation. He and his staff have been up for about 72 hours trying to put this together.

**The Chairman:** I thought an overview of the department would be a good idea in beginning to study the Estimates, particularly as there are a number of new members in this new session. It will give everybody a look. The Committee hopes to be able to get into some questions before the morning is over but now we will proceed with the slide if the Committee agrees. I think we can proceed. There seems to be some unanimity.

**Mr. Stoner:** Mr. Chairman, just one final point. I believe my Minister will be coming before you at an agreed date, at which time he will be making the policy presentation and dealing with the items in the Estimates per se. I think that was the understanding.

**The Chairman:** In dealing with policy I think the Committee would prefer to have the Minister.

**Mr. Stoner:** Certainly that was his intention, sir.

## (RECORDED PRESENTATION)

The purpose of the Ministry of Transport presentation today is to inform you about the structure of this organization and the responsibilities of the administrations, agencies and Crown corporations that make up the federal "Transportation Family".

The federal government involvement embraces all modes of transportation whether in the air, on the water or across the land. Primarily, we are concerned with people, the movement of people throughout this vast country, and we are concerned with the goods and services these people require in their daily living.

Le transport est un secteur particulièrement important pour le Canada. Sa population relativement faible dans le Nord et sur les côtes atlantique et pacifique se retrouve principalement dans les centres dispersés tout au long d'un corridor de 200 milles de largeur qui s'étend sur 4,500 milles de Terre-Neuve à l'île de Vancouver.

The quality of life in Canada, perhaps more than anywhere else, depends on fast and efficient transportation.

The four objectives of our ministry concept reflect greater emphasis on financial viability and are based on principles of responsiveness, service, regulation and development. Spelled out, these objectives are:

1. Ministry—to ensure that national transportation policy influences and responds to the objectives and programs of the private and public sectors.

2. Operational—to provide, for any mode of transportation, such way, terminal and vehicular services, supportable where appropriate by recoverable financing from the users or other beneficiaries that cannot or should not be offered by the private or other public sectors.

## [Interprétation]

**Le président:** Nous en avons peut-être assez pour commencer, et si le Comité est d'accord, il me semble que nous devrions . . .

**M. Stoner:** Excusez-moi, j'ai oublié l'homme-clef. M. Turner, chef de la Section des affaires publiques, a travaillé tout le week-end pour préparer ces diapositives. Lui et son personnel ont travaillé environ 72 heures pour mettre tout cela au point.

**Le président:** J'ai pensé qu'un aperçu général du ministère serait une bonne chose pour commencer l'étude du budget, étant donné la présence de plusieurs nouveaux députés. Tout le monde pourra ainsi se faire une idée. Le Comité espère pouvoir en venir aux questions avant la fin de la matinée, mais nous allons montrer ces diapositives, si le Comité est d'accord. Bien. Il semble y avoir unanimité.

**M. Stoner:** Une dernière chose, monsieur le président. Je pense que mon ministre doit venir chez vous à une date convenue, et il fera à ce moment-là un exposé de politique sur les postes mêmes du budget. Cela est bien entendu.

**Le président:** Je pense qu'en ce qui concerne la politique du ministère, le Comité préfère entendre le ministre.

**M. Stoner:** C'est certainement son intention.

## (TEXTE ENREGISTRÉ)

Le ministère des Transports souhaite aujourd'hui vous renseigner sur sa structure et sur les responsabilités des administrations, des organismes et des sociétés de la Couronne qui composent l'organisation fédérale des transports.

Le gouvernement fédéral participe à tous les moyens de transport, aériens, maritimes ou terrestres. Nous pensons d'abord à l'individu, au déplacement de l'individu dans notre vaste pays, et aux biens et services dont ont besoin ces individus dans leur vie quotidienne.

Transportation is vital to Canada. While there are many isolated communities in the North and along our eastern and western coastlines, most of our people live in communities scattered throughout a 200-mile wide corridor stretching some 4,500 miles from Newfoundland to Vancouver Island.

La qualité de la vie, au Canada, peut-être plus que partout ailleurs, dépend de moyens de transport rapides et efficaces.

Les quatre objectifs de notre ministère traduisent une orientation plus marquée vers la viabilité financière et sont fondés sur des principes d'action, de service, de réglementation et de développement. Ces objectifs sont les suivants:

1. Le ministère—assurer que la politique nationale des transports influence les objectifs et les programmes privés et publics et y corresponde.

2. L'exploitation—assurer, pour tout moyen de transport, les installations, les gares et les véhicules, financer, le cas échéant, par des crédits remboursables provenant des usagers ou d'autres bénéficiaires, qui ne peuvent ou ne devraient pas être offerts par le secteur privé ou d'autres secteurs publics.



## [Text]

3. Regulatory—to balance economic, technical and social consequences resulting from changes in capability or use of transportation services and ensure that socially and economically viable standards of vehicle, way, terminal and operator performance are established and adequately maintained.

4. Development—to encourage and promote continuous improvement, innovation, growth or phase-out modal and intermodal transportation.

Nine organizations make up the ministry. They include three operating administrations; marine, air and surface, and two agencies: the Transportation Development Agency and the Arctic Transportation Agency, which together employ more than 18,000 people. In addition, there are nine Crown corporations: Air Canada, Canadian National Railways, Northern Transportation Company Limited, St. Lawrence Seaway Authority, National Harbours Board, The Atlantic Pilotage Authority, the Laurentian Pilotage Authority, The Great Lakes Pilotage Authority and The Pacific Pilotage Authority, which, together, employ in excess of 125,000 people and for which the Minister of Transport is responsible to Parliament.

Le ministre des Transports, tout en étant responsable devant le Parlement, assume la direction de cet ensemble à l'échelon le plus élevé. À l'administration centrale du ministère, le sous-ministre, assisté du sous-ministre adjoint principal dirigeant en liaison étroite avec le ministre cet important complexe d'activités et ils veillent à intégrer les programmes nationaux de transport aux activités des autres ministères et organisations.

Les cadres supérieurs faisant partie de la direction à l'administration centrale du ministère apportent leur concours à la planification et à l'élaboration des programmes. L'administration des transports par équipes du Canada, dotée d'un personnel 5,300 comporte le Conseil des ports nationaux, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et tous les services maritimes dans les eaux territoriales, les eaux intérieures et côtières du Canada.

The National Harbours Board, with a staff of about 2,400, administers eleven major ports in Canada which, in 1972, handled more than 100 million tons of cargo.

The Board is responsible for port policy and planning, for development priorities and for establishing guidelines in such areas of port operation as rate structures, construction of new facilities and port financing. The Board programs to meet the rapid growth in containerization, which is one of the most significant developments in recent marine transportation history, particularly in taking advantage of intermodal concepts for moving goods from manufacturers to ultimate consumers.

Last year, Canada's container ports handled over 290,000 loaded containers for a total tonnage of over 4 million tons.

As you are probably aware, we have formed a National Ports Council, and at the request of this body, we will be reviewing the organization of Canada's ports and harbours. The Prairie Provinces are represented on this Council as well as the 10 harbour commissions.

## [Interpretation]

3. Réglementation—contrecarrer les répercussions économiques, techniques et sociales des changements de capacité ou d'utilisation des services de transport et assurer l'observation de normes économiquement viables à l'égard des véhicules, des installations, des gares et des responsables.

4. Développement—encourager et promouvoir l'amélioration, la mise en œuvre, l'expansion ou l'abandon permanent de moyens de transport simples et intégrés.

Le ministère se compose de neuf organismes. Ceux-ci comprennent trois administrations d'exploitation: terre, air et mer, et deux organismes: le Centre de développement des transports et l'Agence des transports dans l'Arctique, qui emploient, en tout, plus de 18,000 personnes. Il y a de plus neuf sociétés de la Couronne: Air Canada, Les Chemins de fer nationaux, la Société des transports du Nord Limitée, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, le Conseil des Ports nationaux, l'Administration de pilotage de l'Atlantique, l'Administration de pilotage des Laurentides, l'Administration de pilotage des Grands lacs et l'Administration de pilotage du Pacifique qui, ensemble, emploient plus de 125,000 personnes et dont le ministre des Transports est responsable devant le Parlement.

The minister of Transport who is responsible before Parliament directs the entire organization at the highest level. For the central organization of the Department, the deputy minister, aided by the senior assistant deputy minister directs, in close contact with the minister, this important complex of activities. They see to it to integrate the national transportation programs with the activities of the other departments and organization.

The executive of the General Administration Branch of the Department help with the planification and development of programs. The Canadian Marine Transportation Administration with a personnel of 5,300 includes the National Harbours Board, the St. Lawrence Seaway Authority and all the marine services in territorial, inland and coastal waters of Canada.

Le Conseil des Ports nationaux, qui emploie environ 2,400 personnes, administre onze grands ports canadiens qui, en 1972, ont vu passer plus de 100 millions de tonnes de marchandises.

Le Conseil est responsable de la politique et de la planification portuaires, des priorités et des lignes de conduite à fixer dans des domaines de l'exploitation portuaire tels que les structures tarifaires, la construction de nouvelles installations et le financement des ports. Le Conseil a lancé des programmes pour faire face à l'expansion rapide du transport par conteneurs, qui constitue l'un des progrès les plus importants de l'histoire récente des transports maritimes, profitant en particulier des moyens intégrés de transport des marchandises entre les usines et les consommateurs.

L'année dernière, plus de 290,000 conteneurs chargés, représentant un poids total de plus de 4 millions de tonnes, sont passés par les ports canadiens.

Comme vous le savez sans doute, nous avons créé un Conseil des Ports nationaux, à la demande duquel nous allons étudier l'organisation des ports et des havres canadiens. Les provinces des Prairies sont représentées à ce Conseil, ainsi que les dix commissions portuaires.



## [Texte]

The St. Lawrence Seaway Authority, employing approximately 2,000 personnel, administers and operates in conjunction with the United States St. Lawrence Seaway Development Corporation a 2,342-mile long waterway system serving 56 ports, most of which are on fresh water.

In 1972, nearly 54 million tons of cargo were carried on the Montreal-Lake Ontario section of the Seaway and 64 million tons on the Welland section.

Marine services provided by the Marine Administration include icebreaking support to commercial shipping in the Great Lakes, the St. Lawrence River and Gulf and the Canadian Arctic, search and rescue operations, the provision of navigation aids in Canadian waters, steamship inspection services including antipollution measures, marine regulations, pilotage services and the administration of 475 public harbours across Canada.

## • 0950

The Administration's Regulations Branch is responsible for the registry and licensing of ships, the certification of ships' officers, and the engagement and discharge of ships' crews. Other responsibilities include safety inspection of ships, handling of dangerous cargoes, prevention of oil and garbage pollution by ships and the investigation of marine accidents.

During the past year more than \$1 million has been spent on the procurement of equipment for the cleanup of oil spills. Trained personnel across the country, including the Great Lakes and the North, have been or are being equipped with "slick lickers" which retrieve the oil from the water. They are also being equipped with containing booms and stockpiles of other material ranging from rakes and plastic bags to peat moss and specially designed stream cleaning devices.

The Marine Operations Branch is responsible for operating the Canadian Coast Guard Fleet. The fleet consists of more than 150 active vessels of various types including 22 light, medium and heavy icebreakers, an icebreaking cable repair ship, and two weather-oceanographic ships which alternate in manning Pacific Weather Station PAPA, 900 miles west of Victoria.

La flotte installe, entretient et approvisionne des milliers d'aides à la navigation le long des côtes canadiennes et sur les voies navigables intérieures. Les navires de la garde côtière prennent part chaque été aux missions de ravitaillement du Ministère qui transportent 100,000 tonnes environ de fret à quelque 400 ports d'escale du Grand Nord.

Pendant l'hiver, les brise-glace aident la navigation marchande dans le golfe du Saint-Laurent, du détroit de Cabot à la rive nord du Québec. Au cours du dernier hiver, Nous avons répondu à 1,300 demandes venant de la navigation commerciale pour l'aide de nos brise-glace. Ils circulent aussi dans le Saint-Laurent pour briser les embâcles et éviter les inondations en particulier dans la section entre Trois-Rivières et Montréal.

La flotte prête son concours à d'autres ministères du gouvernement pour des missions océanographiques, hydrographiques et études connexes et participe à des programmes de développement de l'Arctique canadien et du bien-être de ses habitants.

## [Interprétation]

L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui emploie environ 2,000 personnes, administre et exploite, en collaboration avec la Société américaine d'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent, une voie navigable de 2,342 milles qui dessert 56 ports, la plupart d'entre eux en eaux douces.

En 1972, près de 54 millions de marchandises ont été transportées dans la partie Montréal-lac Ontario de la voie maritime et 64 millions de tonnes dans la partie Welland.

Les services offerts par l'administration maritime comprennent des brise-glaces pour le réseau commercial des Grands lacs, du Fleuve et du Golfe du Saint-Laurent, et de l'Arctique canadien, des opérations de recherche et de sauvetage, des aides à la navigation dans les eaux canadiennes, des services d'inspection des navires comprenant des mesures anti-pollution, des règlements maritimes, des services de pilotage et l'administration de 475 ports publics dans tout le Canada.

La direction des règlements de la marine est responsable de l'enregistrement et de l'immatriculation des navires, de l'assermentation des officiers naviguant et de l'engagement et du licenciement de l'équipage. Ses autres responsabilités comprennent l'inspection des navires, le manquement des produits dangereux, la prévention de la pollution maritime par le pétrole et détritiques et les enquêtes sur les accidents maritimes.

L'année dernière, on a acheté pour plus de 1 million de dollars d'équipement pour nettoyer le pétrole déversé. Dans tout le pays, y compris les Grands Lacs et le Nord, un personnel bien entraîné est équipé d'écumeuses qui retirent le pétrole de la surface de l'eau. On les équipe également de récipients et d'une foule d'autre équipement, depuis les rateaux et les sacs de plastic jusqu'aux sphaignes et à des appareils spéciaux de nettoyage à la vapeur.

La direction des opérations est chargée de l'entretien de la garde-côtière du Canada, dont la flotte est composée de plus de 150 vaisseaux de divers types, y compris 22 brise-glace légers, moyens et lourds, un bateau de réparation des câbles brise-glace et 2 navires de météorologie-océanographique qui, chacun leur tour, se rendent à la station météorologique du pacifique PAPA, située à 900 milles à l'Ouest de Victoria.

The fleet installs services and supplies thousands of aids to navigation along Canada's coasts and inland waterways. Coast Guard ships take part each summer in the Department's resupply operation which moves some 100,000 tons of cargo to more than 40 ports of call in the far North.

During winter, the icebreakers operate in support of commercial shipping in the Gulf of St. Lawrence, from Cabot Strait to the Quebec north shore. During this past winter we have responded to 1,300 calls from commercial vessels seeking icebreaking assistance. They also operate in the St. Lawrence River to break ice jams and prevent flooding, particularly in the section between Trois Rivières and Montreal.

The fleet assists other government departments in oceanographic, hydrographic, and related studies and in programs related to the development of the Canadian Arctic and the welfare of its citizens.

## [Text]

The bulk of marine search and rescue operations is carried out by Canadian Coast Guard ships, cutters and 40-foot self-righting lifeboats.

During the past year on the West Coast alone we were involved in 83 rescue operations and the service was responsible for saving 14 lives.

The Canadian Coast Guard College at Sydney, Nova Scotia, trains deck officers and engineers for careers in the Canadian Coast Guard.

Marine Hydraulics carries out and integrates hydraulic engineering studies, research, standards, planning and programming related to marine transportation facilities for commercial shipping in waterways where the Ministry has responsibilities. It is concerned chiefly with the St. Lawrence River below Montreal.

The St. Lawrence Ship Channel Division in Montreal is responsible for the operation, dredging and maintenance of navigation channels in the St. Lawrence River below Montreal and in the Saguenay River.

The Marine Traffic Control Service uses very high frequency—VHF—radio equipment to keep track of ship traffic in the St. Lawrence Ship Channel in much the same way as air traffic controllers watch over the busy sky lanes.

The most modern marine traffic control system in the world is now operational at Chedabucto Bay. Similar systems are being planned for other areas where there is heavy marine traffic in potentially hazardous waters.

Pilotage services are provided under four pilotage authorities, each established as a Crown Corporation, with head offices at Halifax, Montreal, Cornwall and Vancouver.

The Canadian Air Transportation Administration with about 11,000 people is responsible for providing and operating national and international airway facilities, including air traffic control services, and air terminal system embracing the operation of 148 airports across Canada, a nationwide telecommunications system and the regulatory services required for aviation safety.

The Civil Aeronautics Branch operates the second largest civil aircraft fleet in Canada, next to that of Air Canada, with 47 fixed-wing aircraft and 29 helicopters. The fixed-wing aircraft are used mainly for flight inspection, training and general transportation. The fleet of helicopters are used for ship-to-shore operations, ice reconnaissance, servicing lighthouses and for search and rescue.

This branch is also responsible for licensing and certifying aircraft, personnel, flying schools and instructors, airports and for the certification of air carriers.

• 0955

More than 8,000 of Canada's 11,500 civil aircraft are privately owned. Canada has more than 39,000 licensed pilots and over 700 licensed air carriers.

## [Interpretation]

La plupart des opérations de recherche et de sauvetage sont réalisées par des navires, des canots et des bateaux de sauvetage autpropulsés de 40 pieds appartenant à la garde côtière du Canada.

L'année dernière, sur la côte Ouest uniquement, nous avons participé à 83 opérations de sauvetage et sauvé 14 vies.

Le collège de la garde côtière du Canada à Sydney, en Nouvelle-Ecosse, forme des officiers et des ingénieurs qui travailleront au service de la garde côtière du Canada.

Le service d'hydraulique maritime s'occupe d'études, de recherches, de normes, de planification et de programmation, de génie hydraulique ayant trait au moyen de transport maritime sur les voies d'eau dont le ministère a la responsabilité. Il opère surtout sur le fleuve Saint-Laurent en aval de Montréal.

La division du chenal maritime du Saint-Laurent, à Montréal, est responsable de l'exploitation, du dragage et de l'entretien des chenaux maritimes du fleuve Saint-Laurent en aval de Montréal et de la rivière Saguenay.

Le service de contrôle de la navigation maritime se sert d'un équipement à très haute fréquence (VHF) pour suivre les mouvements de la navigation maritime dans le chenal du Saint-Laurent; les contrôleurs de la circulation aérienne surveillent un réseau du ciel très chargé.

Le système de contrôle de la circulation maritime le plus moderne du monde fonctionne maintenant dans la baie de Chedabucto. Des systèmes semblables sont prévus dans d'autres régions où une circulation maritime intense a lieu dans des eaux particulièrement dangereuses.

Des services de pilotage sont offerts par les 4 administrations de pilotage, chacune constituée en société de la Couronne, dont les sièges sont situés à Halifax, Montréal, Cornwall et Vancouver.

L'administration canadienne des transports aériens, qui emploie 11,000 personnes, est responsable des installations aériennes nationales et internationales, y compris les services de contrôle de la circulation aérienne, un système d'aérogares coiffant l'exploitation de 148 aéroports dans tout le Canada, un système de télécommunication d'envergure nationale et les services de réglementation de la sécurité aérienne.

La direction de l'aviation civile exploite la deuxième flotte aérienne du Canada, après Air Canada, qui comprend 47 avions à surface non variable et 29 hélicoptères. Les avions à surface non variable servent surtout à l'inspection aérienne, à la formation et aux transports généraux. Les hélicoptères sont utilisés pour le transport entre les navires et la terre, la surveillance des glaces, l'approvisionnement des phares, la recherche et le sauvetage.

Cette direction est également responsable de l'immatriculation et du contrôle des avions, du personnel, des écoles de pilotage et des moniteurs, des aéroports et de l'accréditation des transporteurs aériens.

Sur les 11,550 avions civils du Canada, plus de 8,000 sont privés. Il existe au Canada plus de 38,000 pilotes brevetés et plus de 700 transporteurs aériens brevetés.



3-4-1973

**[Texte]**

When accidents occur, the branch is responsible for investigating and analyzing the circumstances. The findings of the inquiries are published in order to help prevent recurrences.

The Air Traffic Control element develops air traffic control standards and procedures. Its staff is trained at centres across the country and at the special Air Services Training School run by the administration in Ottawa.

Across Canada the Ministry operates 45 air traffic control towers, six area control centres and eight terminal control units. The area control centre at Gander provides service in international airspace over a large portion of the North Atlantic.

The Telecommunications and Electronics element provides telecommunications and electronic services to meet primarily the operating requirements of the Marine and Aviation divisions of the ministry. It supports aeradio and marine radio operations, air traffic control facilities, aeronautical and marine navigational aids, meteorological services, and Canadian Coast Guard vessels. Its facilities also support other users such as Air Canada, the Department of Public Works, and the Fisheries Division of the Department of the Environment.

La Direction des aéroports et de l'exploitation gère et exploite les aéroports et les hydrobases qui dépendent de l'Administration canadienne des transports aériens. La Direction des aéroports et de l'exploitation a un programme d'aide financière pour l'exploitation et l'entretien d'aéroports municipaux utilisés par des lignes aériennes régulières. Cette Direction établit des normes pour l'exploitation des services au sol des aéroports et elle en assure la gestion dans 11 aéroports appartenant à l'Administration. Elle établit aussi les besoins et dirige la planification d'aérogares et d'autres bâtiments utilitaires. Elle formule, en outre, les directives et les normes des taux de location, taxes et autres services générateurs de revenus.

The Construction, Engineering and Architectural element aids in the planning of airport facilities, and is responsible for their design and construction. In addition to new airports, there are constant improvements to existing facilities including terminals, runways and taxiways, visual aids and airport lighting.

By far the bulk of Canada's inland commerce is moved by surface transport.

The Surface Transportation Administration with a staff of nearly 260 is responsible for bringing together as one specific function the federal government's previously scattered points of involvement with surface transport.

The administration's Road and Motor Vehicle Safety Branch works to reduce the number of motor vehicle collisions, the severity of personal injuries sustained in collisions, health impairment resulting from motor vehicle use, and property damage occurring on the nation's roads and streets.

The branch defines safety standards for motor vehicles and components, including standards for exhaust emissions and noise pollution, and issues and enforces these standards as regulations for new motor vehicles manufactured in or imported into Canada. The branch co-ordinates federal government activities related to road and motor

**[Interprétation]**

En cas d'accident, la Direction est chargée d'en rechercher et d'en analyser les circonstances. Les résultats des enquêtes sont publiés pour en éviter la répétition.

Le Service de contrôle de la circulation aérienne fixe des normes et des procédures de contrôle de la circulation aérienne. Son personnel est formé dans des écoles situées dans tout le pays et à l'École spéciale de formation du service aérien gérée par le gouvernement à Ottawa.

Le ministère exploite dans tout le Canada 45 tours de contrôle de circulation aérienne, 6 centres régionaux de contrôle et 8 unités de contrôle d'aérogare. Le Centre régional de contrôle de Gander dessert l'espace aérien international d'une grande partie de l'Atlantique Nord.

Le Service de télécommunications et de l'électronique a pour principale fonction de subvenir aux besoins des divisions de la marine et de l'aviation du ministère. Y apporte sa collaboration à des opérations de radio aérienne et maritime, à des installations de contrôle de la circulation aérienne, à des aides à la navigation aérienne et maritime, à des services météorologiques et aux vaisseaux de la Garde côtière du Canada. Il met également ses installations aux services d'autres usagers, comme Air Canada, le ministère des Travaux publics et la Division des pêcheries du ministère de l'Environnement.

The airports and operation branch administers and operates airports and hydrobases as part of the Canadian Air Transport administration. The branch has financial aid program for the operation and maintenance of the municipal airports used by scheduled airlines. The branch sets standards for operational services on the ground at the airports and also operates airports owned by the administration. Furthermore, the branch must determine the needs and plan air stations and other useful buildings. It also set guidelines and standards relative to rental rates, taxes and other profitable services.

Le service de construction, de génie et d'architecture contribue à la planification des installations d'aéroports, dont la conception et la construction lui incombent. En plus des nouveaux aéroports, il apporte des améliorations constantes aux installations actuelles, y compris les aérogares, les pistes d'atterrissage et d'accès, les instruments d'optique et l'éclairage des aéroports.

La grande majorité du commerce intérieur canadien se fait par voie de terre.

L'administration des transports de surface, qui emploie près de 260 personnes, est chargée de rassembler dans un seul service particulier les domaines de participation fédérale aux transports par voie de terre, anciennement éparpillés.

La Direction de la sécurité automobile et routière cherche à réduire le nombre d'accidents d'automobile, la gravité des blessures qu'entraînent ces accidents, la mauvaise santé due à l'utilisation des véhicules automobiles et les dégâts matériels survenant sur les routes et les rues nationales.

La Direction fixe des normes de sécurité pour les véhicules et les pièces qui les composent, y compris des normes concernant les émissions de gas et la pollution par le bruit, et publie et met en œuvre ces normes sous forme de règlements concernant les véhicules automobiles neufs construits ou importés au Canada. La Direction coordonne



## [Text]

vehicle traffic safety with provincial governments as well as those of non-government agencies and establishes sound working relationships with foreign and international organizations concerned with traffic safety research.

The administration's Highway Branch co-ordinates federal government programs with that of the provincial governments to ensure transportation demands of commerce and society are met through an efficient national network of intercity and interprovincial highways. The branch is responsible for the planning, operation and administration of road, highway, bridge and tunnel facilities and systems within the jurisdiction of the Minister of Transport.

Because ferries are basically just an extension of highways or railways, the ministry's activities in this area are a responsibility of the Surface Administration.

The Marine and Ferry Branch is concerned almost exclusively with the federal government's involvement with ferry services on Canada's east coast, where ferry operations either link provinces or provide services where alternate routes are difficult to negotiate. For the most part, government involvement with ferries has been through agents who actually operate the services on the government's behalf.

The Railway Branch acts as the ministry's representative to provide direct liaison between the federal government and the railways. The branch is also responsible for assessment of railway development plans and the preparation of legislation to permit construction of new railways and spur lines.

## • 1000

The Arctic Transport Agency, with a small co-ordinating staff, provides a liaison with the Department of Indian Affairs and Northern Development and other interests within the federal government to co-ordinate transportation functions catering to the special needs of the Arctic. The agency also maintains general liaison with others interested in the solution of transportation problems in the Canadian North. It makes recommendations for northern projects to the Air and Marine Administrations, which carry out operations in the Arctic for the ministry.

In this area, for example, we recently embarked on a \$3.7 million program to upgrade air navigation facilities in the North. Part of this program calls for the commissioning of installations over the next year of very high frequency omni-range and distance-measuring equipment facilities—VOR/DME—at Yellowknife, Resolute Bay, Whitehorse, Frobisher Bay and Cambridge Bay. Construction of VOR/DME facilities at Fort Simpson, Norman Wells, Inuvik and Watson Lake are also planned to commence this coming summer.

The Canadian Transport Commission is responsible for economic regulation of all modes of transportation in Canada. The commission carries out its role through seven committees, six of which report to Parliament through the Minister of Transport. They are air transport, water transport, railway transport, motor vehicle transport, commodity pipeline and international transport. The Telecommuni-

## [Interpretation]

avec les gouvernements provinciaux les mesures fédérales relatives à la sécurité de la circulation automobile ainsi qu'à celle d'organismes non gouvernementaux et établit des relations de travail efficaces avec des organismes étrangers et internationaux faisant des travaux de recherche sur la sécurité de la circulation.

La Direction des routes coordonne les programmes fédéraux avec ceux des gouvernements provinciaux pour assurer que les besoins du commerce et de la société en matière de transport sont satisfaits grâce à un réseau national efficace de routes interurbaines et interprovinciales. La Direction est responsable de la planification, de l'opération et de l'administration des routes, des grandes routes, des ponts et des tunnels, ainsi que des réseaux relevant du ministre des Transports.

Les traversiers n'étant en fait qu'une extension des routes ou des chemins de fer, les activités du ministère en ce domaine relèvent de l'Administration des transports de surface.

La direction de la marine et des traversiers s'occupe presque exclusivement de la participation fédérale aux services des traversiers de la Côte Est canadienne, où ce service assure soit des liaisons inter-provinciales soit le transport là où il est difficile de passer ailleurs. Dans la plupart des cas, le gouvernement dispose d'agents qui opèrent en fait les services de traversiers au nom du gouvernement.

La Direction des chemins de fer représente le ministère pour ce qui est des relations directes entre le gouvernement fédéral et les sociétés de chemin de fer. Elle est également responsable de l'évaluation des plans d'exploitation ferrovière et de la rédaction des lois permettant la construction de nouvelles lignes de chemin de fer et de voies industrielles.

L'Agence des transports dans l'Arctique qui possède un personnel restreint de coordination sert d'agent de liaison avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord Canadien et d'autres organismes du gouvernement Fédéral, en vue de la coordination des transports répondant à des besoins particuliers dans l'Arctique. L'Agence maintient également des rapports généraux avec d'autres organismes s'intéressant à résoudre le problème des transports dans le Nord canadien. Elle fait des recommandations concernant les projets septentrionaux aux administrations aériennes et maritimes, qui fonctionnent dans l'Arctique sous la direction du ministère.

Dans cette zone, par exemple, nous avons lancé récemment un programme de \$3,700,000 en vue d'améliorer les installations de la navigation aérienne dans le Nord. Une partie de ce programme vise l'installation au cours de la prochaine année d'appareils omni-directionnels à très haute fréquence et système radar—VOR/DME—à Yellowknife, Resolute Bay, Whitehorse, Frobisher Bay et Cambridge Bay. La construction de l'équipement VOR/DME à Fort Simpson, Norman Wells, Inuvik et Watson Lake est également projetée pour le courant de cet été.

La Commission canadienne des transports est responsable de la réglementation économique de tous les modes de transport au Canada. Elle se compose de sept comités dont 6 font rapport au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Il s'agit des Comités des transports aériens, des transports par eau, des transports par chemin de fer, des transports par véhicule à moteur, par pipe-line

## [Texte]

cations Committee, which regulates telephone and other communications rates, reports to Parliament through the Minister of Communications.

Le Centre de développement des transports situé à Montréal est chargé de mettre au point et de coordonner la recherche technique et économique dans le domaine des transports. Le Centre finance la recherche sur des projets comprenant les pipelines à bout et à capsule pour le transport des solides, le télébus pour les transports urbains, le concours universitaire international pour la mise au point d'une automobile non polluante où les Canadiens ont remporté de vifs succès et divers autres projets.

Although you will soon be reviewing the estimates of the ministry and the transport corporations, in closing, you may find it of interest to review briefly our 1972-73 estimates of the ministry proper. Last year our estimates consisted of \$385 million dollars in budgetary appropriations and \$82 million in loans for a total of \$467 million. Less anticipated revenues of \$58 million, we had \$174 million in appropriations for the Air Administration. Gross estimated expenditures for the Marine Administration were \$139 million with revenues being anticipated at about \$12 million. Expenditures for the Surface Administration totalled nearly \$60 million. While the capital expenditures of the Arctic Agency are covered in the estimates of the operating administrations, estimates for the Transportation and Development Agency were about \$15 million.

As the focus of federal involvement in transportation, the Ministry of Transport deals with many complex facets of national and international activity. The quality of life in Canada, perhaps more than anywhere else, depends on efficient transportation of goods and people. The principal aim of the Ministry of Transport is to ensure that Canada's transportation services are sufficiently efficient, economical and responsive to emerging needs, so that Canadian living standards and enjoyment will continue to improve.

**The Chairman:** Gentlemen, we are all better informed. These are very good slides and are well worth seeing. Perhaps, Mr. Stoner, you or your officials would like to comment briefly regarding Marine Administration and Surface and Air Administration. We could then get into a question period regarding the administration of the ministry.

**Mr. Stoner:** Mr. Chairman, Dr. Camu is the marine administrator. He could give you a fairly brief but comprehensive rundown of our marine operations. If you would like to ask questions as he goes along, or if you would rather wait until the end, we are at your disposal.

**The Chairman:** What is the wish of the Committee? Shall we ask the questions later?

**Some hon. Members:** Yes.

**Mr. Stoner:** Mr. Chairman, I apologize for the rather slapdash effect of some of these presentations. We put them together in the last 72 hours. Mr. Turner has been working overtime on this. We have had his material at hand, but we have not had enough time to put in the form that would have been most helpful to you.

## [Interprétation]

de denrées et le comité de la politique en matière de transport international. Le Comité de télécommunication, qui réglemente les tarifs téléphoniques et autres, fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Communications.

The Transport Development Centre in Montreal regulates and co-ordinates technical and economic research in the field of transport. It subsidizes research projects of pipelines for solid goods transportation, telebus for urban transportation, international university competitions for the development of a non-polluting motor cars where Canadians have met with great success, as well as other projects.

Vous allez bientôt étudier les prévisions budgétaires du ministère et des sociétés de transports et peut-être apprécierez-vous que je repasse brièvement en revue le budget du ministère pour 1972-1973. L'année dernière, notre budget se composait de \$385 millions sous forme de crédits et de \$82 millions sous forme de prêts, soit un total de \$167 millions. Si l'on déduit \$158 millions des recettes prévues pour l'administration aérienne, les crédits y affectés s'élevaient à \$174 millions. Les dépenses brutes prévues pour l'administration maritimie se chiffraient à \$139 millions et les recettes prévues à \$12 millions. Les dépenses de l'administration du transport routier se sont totalisées à près de \$60 millions. Alors que les immobilisations de l'Agence des transports dans l'Arctique étaient couvertes dans le budget des administrations exploitantes, les prévisions de l'Agence des transports et de la mise en valeur étaient d'environ \$15 millions.

Le ministère fédéral des Transports relie de nombreuses facettes complexes de l'activité nationale et internationale. La qualité de la vie au Canada, peut-être plus qu'ailleurs, dépend de l'efficacité du transport des marchandises et des voyageurs. Le principal objectif du ministère des transports est d'assurer des services de transport efficaces, économiques, et adéquats et d'améliorer ainsi le standing des canadiens.

**Le président:** Messieurs, nous sommes tous mieux renseignés par ces excellentes diapositives. Peut-être M. Stoner ou ses hauts fonctionnaires voudraient-ils commenter brièvement l'administration du transport maritime, routier et aérien. Nous pourrions alors passer aux questions concernant l'administration du ministère.

**M. Stoner:** Monsieur le président, M. Camus est l'administrateur du transport maritime. Il pourrait résumer brièvement, mais clairement nos opérations maritimes. Si vous désirez poser des questions au cours de ses commentaires, ou si vous préférez attendre qu'il ait terminé, nous sommes à votre disposition.

**Le président:** Que désire le Comité? Allons-nous remettre les questions à plus tard?

**Des voix:** Oui.

**M. Stoner:** Monsieur le président, je vous prie d'excuser le découps de ma présentation. Les éléments en ont été réunis au cours des dernières 72 heures. M. Turner a brûlé la chandelle aux deux bouts pour les mettre au point. Nous avions la matière en main, mais nous n'avons pas eu le temps nécessaire pour lui donner forme, de manière qu'elle puisse vous être utile.



[Text]

• 1005

I might say, Mr. Chairman, while all of this is going on, we have distributed to each of the members of the Committee a brochure in which we have tried to give you some relevant background in addition to what we have gone through this morning. The brochure deals with the organization, the number of acts that are administered within the department, and has a commentary on the National Transportation Act which will come up when you, I suppose, will have the CTC in front of you.

**The Chairman:** I might say that I asked Mr. Stoner if he could give the Committee a copy of the one chart that appeared which outlined the harbours and the tonnage that moves through them that are under the Department of Transport.

**Mr. Stoner:** That will be distributed this morning.

**The Chairman:** I thought it was quite knowledgeable and quite enlightening.

Go ahead, Mr. Camu.

**Mr. P. Camu (Canadian Marine Transportation Administration):** Thank you, Mr. Chairman and gentlemen. This is the over-all chart describing one of the services outlined by the Deputy Minister. It concerns only the Marine element of the department and is called Canadian Marine Transportation Administration. I am the Administrator so I am right in that box under the letters AMTA.

On the left side, as you can see, I have a very small secretariat of about 10 people. I have three senior advisors; one deals with policy and planning, one with personnel and the third with finance. Under that—the key is really that line here; I will come back to the other boxes—there are four groups of services which are familiar to you and I would say six of them are Crown corporations. You have the St. Lawrence Seaway Authority here, the National Harbours Board there and four Pilotage authorities here, and this box includes what we call the existing Marine services within the Ministry. So this is really the group.

However, because there are ports which are not part of the National Harbours Board, they are on that side in that division. If you look at these four main boxes here and the four others there you have all-told approximately 9,200 people. The ports are at this end on the right side of the chart and there are 11 major ports here plus grain elevators plus bridges. On this side you have all the other public ports and wharves of Canada.

This is, again, divided into three groups. You have a group of what we call harbour commissions, and there are seven or eight major harbour commissions in this country, and then we have a group that we call unorganized ports which are public wharves or government wharves and finally we have another group of smaller facilities.

To integrate all this is a problem. We receive questions from right across Canada and from all walks of life. Sometimes we have questions from you or from your constituents or from others about ports. Should a wharf or should a shed be built, demands for capital expenditures and so forth, all these requests are examined by this committee here which is composed usually of representatives of both together with representatives of the Depart-

[Interpretation]

Je pourrais ajouter, monsieur le président, pendant cette diversion, que nous avons distribué à chacun des membres du Comité une brochure dans laquelle nous nous sommes efforcés d'exposer de façon pertinente l'activité dont nous avons eu à discuter ce matin. La brochure traite de l'organisation, du nombre de lois appliquées au ministère et renferme un commentaire sur la Loi nationale des transports que vous repasserez, j'imagine, lorsque la Commission canadienne des transports comparaitra devant le Comité.

**Le président:** Je pourrais faire remarquer que j'ai demandé à M. Stoner s'il pouvait donner au Comité un exemplaire d'un des graphiques énumérant les havres et le tonnage transporté par ces havres et relevant du ministère des Transports.

**M. Stoner:** Ce document sera distribué ce matin.

**Le président:** Ce graphique me semblait très au point et utile comme renseignement.

Allez-y, monsieur Camu.

**M. P. Camu (Administration des transports maritimes canadiens):** Merci, monsieur le président et messieurs. C'est un graphique donnant un aperçu général des services énumérés par le Sous-ministre. Il n'a rapport qu'à l'élément maritime du ministère et s'appelle l'Administration du transport maritime du Canada. J'en suis l'administrateur, et je me trouve donc dans la case immédiatement sous les lettres AMTA.

A gauche, se trouve un petit secrétariat de dix personnes; j'ai trois conseillers supérieurs, un s'occupant de la politique et de la planification, l'autre du personnel et, le troisième, de la finance. La ligne maîtresse est celle-ci: je reviendrai aux quatre cases indiquant quatre groupes de services qui vous sont familiers et dont six éléments sont des sociétés de la Couronne. L'Administrateur de la Voie maritime du Saint-Laurent se trouve ici, le Conseil des ports nationaux sur ce point et, quatre services de pilotage ici; cette autre case comprend ce que nous appelons les services maritimes du ministère. Cela constitue donc le groupe.

Toutefois, comme il y a des ports qui ne relèvent pas du Conseil des ports nationaux, ils sont de côté dans ce graphique. En observant ces quatre cadres principaux qui se trouvent ici, et les quatre autres qui se trouvent là, vous réunissez environ 9,200 employés. Les ports sont à cette extrémité, à droite du graphique et il y a onze grands ports ici, plus les élévateurs à grain et les ponts. De ce côté, se trouvent tous les autres ports et quais publics du Canada.

Ceci est également divisé en trois groupes. Il y a le groupe de ce que nous appelons les commissions portuaires, il y a sept ou huit grandes commissions portuaires au Canada, puis nous avons un groupe que nous appellerons les ports non organisés, qui sont des quais publics ou nationaux du gouvernement puis nous avons un autre groupe d'installations de moindre envergure.

L'intégration de ces aménagements présente de grandes difficultés. Les questions nous parviennent de partout au Canada et de toutes les couches sociales. Parfois, nous recevons les questions que vous nous avez envoyées ou que vos électeurs nous adressent ou venant d'ailleurs concernant les ports. Il s'agit tantôt d'un quai ou d'un hangar à construire et ainsi de suite; toutes ces demandes supposent des immobilisations et des dépenses de capitaux et



## [Texte]

ment of Public Works, the Department of the Environment and the Department of Urban Affairs.

Not included on the chart but within the Ministry there is a group dealing with economic planning and policy and there is one representative of that group that sits on that committee. They meet very regularly, almost every 15 days, and they have a very complex agenda with all kinds of specific items. So this deals with the ports. A moment ago on the slide they showed you that there were 2,200 people within the NHB; this is really the staff that operates the main ports. This is less complex. We are excluding the harbour commissions which are on their own, but the government staff and so forth at wharfs, including those in the field, is about 500. Marine services have about 5,000 people and the Seaway about 1,600 people.

• 1010

Of the Pilotage Authority, one is the Atlantic, one is the St. Lawrence, one the Great Lakes and one the Pacific. This looks after the services of about 400 professional pilots in this country which are offered to the trade. They are, of course, leading ships to ports or within the St. Lawrence-Great Lakes system.

To help the integration and the demands as well as the operation and maintenance problems which are a complex of the ports, we have set up the National Ports Council, which is an advisory body that reports directly to me. It is composed of the Chairman of the Port Authorities as well as the harbour commissions and totals about 20 people plus 1 representative from every province and a group of senior advisers. We have met twice so far; we started in September 1972 and the last meeting was only a few weeks ago. Not only do we review the activities of the year but we try to plan a comprehensive over-all picture for the ports of Canada. This is roughly the picture of what I call this part of the ministry.

I will go pretty fast in giving you some of the details of these four main components. Within the Seaway, you have a board of three with the usual divisions: economics, engineering, operation, legal and administration, construction and finance. There are two operational regions. The eastern region looks after all the restricted channels, canals, locks, bridges and so forth, from Montreal to Lake Ontario. The other picks up at the middle of Lake Ontario and covers the whole of the Welland Canal plus a section of Lake Erie, as well as the lock, canal and boating channels we have at Sault Ste. Marie. The 1972 report shows that the operations consist roughly of 65 million tons in this area. The collection of tolls and lockage fees brings in about \$26 million; on every dollar collected Canada keeps 73 cents and 21 cents are given to the United States as part of the tolls agreement. I said a moment ago that there is a staff of about 1,600 people, and this is run as an organization on a full-time basis the year round. However, the season of navigation usually extends from the beginning of April until about the second or third week of December.

## [Interprétation]

sont examinées par ce Comité composé ordinairement de représentants de deux parties intéressées et de représentants du ministère des Travaux publics, du ministère de l'Environnement et du ministère des Affaires urbaines.

Le graphique ne comprend pas, bien que cela fasse partie du ministère, un groupe traitant de planning et politique économique et un représentant de ce groupe siège sur le Comité. Le Comité se réunit régulièrement, presque tous les quinze jours, et l'ordre du jour est très chargé et comporte toutes sortes de questions très précises. Voici pour les ports. Vous avez vu sur la diapositive, il y a un moment, 2,200 personnes faisant partie du CPN; c'est le personnel dirigeant les principaux ports. Ceci est moins compliqué. Nous excluons les commissions de havres qui sont indépendantes, mais le personnel des fonctionnaires et autres au quai, y compris ceux qui travaillent sur le terrain, comprend environ 500 personnes. Les services

maritimes emploient quelque 5,000 personnes et l'administration de la Voie maritime, près de 1,600 personnes.

L'administration du pilotage se répartit ainsi: un centre pour l'Atlantique, un pour le Saint-Laurent, une administration pour les Grands lacs et une autre pour le Pacifique. Ces administrations surveillent les services des quelque 400 pilotes brevetés et qui pilotent les navires entrant dans les ports ou naviguant sur le Saint-Laurent vers les Grands lacs.

Afin de faciliter l'intégration et d'acheminer les demandes et de régler le fonctionnement et l'entretien inhérents aux ports, nous avons institué le Conseil national des ports, soit un organisme consultatif qui me fait directement rapport. Il se compose d'un président de l'administration portuaire et des commissions des havres et comprend environ 20 personnes plus un représentant de chaque province et un groupe de conseillers supérieurs. Nous nous sommes déjà réunis deux fois; nous avons débuté en septembre 1970 et la dernière réunion a eu lieu il y a quelques semaines seulement. Non seulement, nous faisons la revue des activités de l'année, mais nous essayons de concevoir un plan d'ensemble relativement aux ports canadiens. C'est le tableau général de ce que j'appelle cette partie du ministère.

Je vais me hâter et vous donner quelques détails concernant ces quatre principaux éléments. A l'administration maritime du Saint-Laurent, se trouve un conseil d'administration de trois personnes dont les secteurs sont répartis de la façon habituelle: économique, génie, gestion, contentieux et administration, construction et finance. Il y a deux régions administratives: la région de l'est qui s'occupe de tous les chenaux frappés de restrictions, des canaux, écluses, ponts et ainsi de suite, de Montréal au lac Ontario. L'autre prend la relève au milieu du lac Ontario et s'étend à toute la région du canal de Welland plus la partie du lac Érié et de l'écluse, du canal et des chenaux de navigation de Plaisance qui se trouvent à Sault Sainte Marie. Le rapport de 1972 indique que les opérations se chiffrent approximativement par 65 millions de tonnes de transport dans cette région. La perception des payages et des droits d'écluse rapporte environ 26 millions de dollars; Le Canada retient 73c. de chaque dollar perçu et 21c. vont aux États-Unis conformément aux termes de l'accord sur le payage. J'ai parlé d'un personnel de quelque 1,600 personnes qui travaillent à plein temps, car l'administration fonctionne toute l'année. Toutefois, la saison de navigation s'étend d'habitude du début d'avril à la deuxième ou troisième semaine de décembre.

## [Text]

This shows you the areas of jurisdiction of these four pilotage authorities; this is new. The bill and the act was passed in the summer of 1971 and the pilotage has been re-organized in four districts. Each one is a small pilotage authority, a Crown corporation, reporting to the Minister. Usually the names you have there are the names of the location of the head office of these four pilotage authorities; the Atlantic; the Laurentian, that looks after this sector of the St. Lawrence; the Great Lakes and then the West Coast. Altogether, as I said, there are about 400 professional pilots; they are usually not hired although some of them are, but most of the time they sell their services to a corporation which, in return, collects the money from the trade.

• 1015

Marine Services is a regular service of the ministry and includes aids to navigation and their maintenance the year round, night and day, plus a fleet of coastguard vessels which not only help in the repair and maintenance of aids but also look after the ice problems in the St. Lawrence as well as the approaches to the Maritime Provinces and Newfoundland in the critical period of the winter. In the summer most of the fleet works in the Arctic. We also have what we call the staff in Ottawa, but the people are mainly in these four main regions and in the area off Newfoundland. I think I have a map that will show you this and you can follow that and it will be better than just the plain chart.

Many of you are familiar with these marine agencies, and they are grouped under these regions. We have the St. John's agency here. It is under an area manager and he is responsible for all the navigational aids as well as the lighthouses, marine traffic control, search and rescue and the application of the marine regulations within that district.

The Maritimes are composed of the Charlottetown agency, the Dartmouth agency and the Saint John's agency. Each agency is usually responsible for a stretch of the coastline.

Then for this sector we have the Quebec agency up to this point, and then the Sorel agency picks up around Portneuf in the St. Lawrence and looks after all the aids to navigation up to the Beauharnois Canal as well as the Ottawa River.

The Prescott agency looks after this district and, finally, the Parry Sound agency around the coastline on the Canadian side up to the border in the Great Lakes.

The marine agencies on the west coast are divided into three blocks. The Victoria agency covers all the aids to navigation and all the other services I mentioned a moment ago in that sector. The Prince Rupert agency picks it up there to the U.S. border. Finally, we have another agency, a very special one, that looks after the aids to navigation of the whole Mackenzie system, and that agency is located at Hay River.

I will give you a breakdown of the organization of the National Harbours Board today. There is the usual administration; the staff, the secretariat, the administration on the other side, and this is where you have the real organization and it is divided, again following the principle of decentralization, into four main regions. You have, for instance, the three main ports on the Atlantic side: St. John's, Newfoundland; Saint John, New Brunswick and Halifax, Nova Scotia, under this region. Then you have the

## [Interpretation]

Ceci vous montre les secteurs de juridiction de ces quatre administrations du pilotage; ceci est nouveau. Le projet de loi et la loi ont été adoptés au cours de l'été de 1971 et le pilotage a été réorganisé en quatre districts, chacun représentant une petite administration, une société de la Couronne faisant rapport au ministre. D'habitude, les noms que vous voyez ici sont ceux des endroits où se trouve l'administration centrale de ces quatre administrations du pilotage: l'Atlantique, la Laurentienne, qui s'occupent de ce secteur du Saint-Laurent, les Grands lacs et la côte de l'Ouest. Elles comptent ensemble quelque 400 pilotes brevetés qui ne sont pas ordinairement embauchés, bien que certains le soient, mais qui, la plupart du temps, vendent leurs services à une société qui, en retour, perçoit les sommes du cabotage.

Les services maritimes sont partie intégrante du ministère et comprennent les aides à la navigation et leur entretien pendant toute l'année, nuit et jour, plus une flotte de navires des garde-côtes qui non seulement aident à la réparation et à l'entretien des aides à la navigation mais débloquent les embâcles sur le Saint-Laurent ainsi qu'aux abords des provinces Maritimes et de Terre-Neuve pendant les mois critiques de l'hiver. En été, presque toute la flotte travaille dans l'Arctique. Nous avons aussi un personnel à Ottawa, mais la plupart des employés se trouvent dans ces quatre régions principales et au large de Terre-Neuve. Je crois avoir une carte qui vous aidera mieux à comprendre ce que le graphique veut dire.

Plusieurs parmi vous connaissent très bien ces organismes maritimes concentrés dans ces régions. Nous en avons un à St-Jean sous la direction d'un administrateur local responsable pour les aides à la navigation ainsi que les phares, le contrôle du trafic maritime, les recherches et secours et l'application des règlements maritimes dans ce district.

Les Maritimes comprennent l'agence de Charlottetown, celle de Dartmouth et celle de St-Jean (Saint-Jean). Chacun de ces organismes est responsable d'une partie du littoral.

Et pour ce secteur également, nous avons l'agence de Québec jusqu'à ce point, et l'agence de Sorel qui prend la relève aux environs de Portneuf dans le Saint-Laurent et s'occupe de toutes les aides à la navigation jusqu'au canal de Beauharnois et la rivière Ottawa.

L'agence de Prescott s'occupe de ce district et, enfin, l'agence de Parry Sound surveille la côte du côté canadien jusqu'à la frontière des Grands Lacs.

Les agences maritimes de la côte de l'Ouest sont réparties en trois blocs. L'agence Victoria s'occupe de toutes les aides à la navigation et autres services déjà mentionnés dans ce secteur. L'agence de Prince Rupert fonctionne de là jusqu'à la frontière américaine. Enfin, une autre agence très spéciale s'occupe des aides à la navigation pour tout le réseau du Mackenzie et est située à Hay River.

Je vais vous montrer la décomposition de l'administration du Conseil des ports nationaux. Il y a l'administration ordinaire, le personnel, le secrétariat, l'administration de l'autre côté, et ici se situe la véritable organisation réparatrice, en vertu du principe de décentralisation, en quatre régions principales. Par exemple, les trois principaux ports de l'Atlantique: St-Jean, Terre-Neuve, Saint-Jean, Nouveau-Brunswick et Halifax, Nouvelle-Ecosse, pour cette région. Puis les quatre ports du CPN le long du Saint-Lau-



## [Texte]

four ports of NHB along the St. Lawrence, all within the province of Quebec. You have the two ports on the Pacific, and you have other facilities such as the grain elevators at Prescott, Port Colborne and the port of Churchill. All this is part of the NHB organization as such.

Although it is a little old, because the 1972 traffic is now being compiled, it still gives you a pretty good idea of the traffic in the major Canadian ports of this country. The total is shown in millions of tons. In 1971 we were dealing with roughly 288 million tons loaded and unloaded at Canadian ports. This includes everything; exports, imports, as well as the regular movement of domestic shipping and cargo. I am coming back now to the various groups of ports I outlined at the beginning, and from this black line to that black line—in other words, that piece of the pie—is 93 million tons, and this shows the groups of commodities handled by NHC ports. It shows Vancouver, 35 million; Montreal, 23 million; and then the rest can be read easily for each of those ports.

You then have a second group of ports from here to there, and these are what we call the harbour commissions: Lakehead, 22 million tons; Hamilton, 12 million tons; North Fraser, Toronto, Fraser River, and so forth. This is a group of public harbours which are big, such as Sept Îles with 26 million tons and others which are much smaller, but you can see that this group handles 90 million tons and that group 60 million tons and that group 93 million tons. It was correct when they said a moment ago in the other presentation that we now have roughly more than 100 million tons that are handled in this group of ports. All the other ports are there.

• 1020

This does not give us a true picture of the business because we have to say that the 93 million tons up there are of much higher value because this is where the imports and exports are. If we could have another pie superimposed over this one, you would see that the trade being conducted in these ports, because of the nature of exports-imports, increases the value tremendously. As far as the importance is concerned it is not quite right but I thought it would give a good picture of the total movement of commodities entering our Canadian ports.

I think I will stop there, Mr. Chairman.

**The Chairman:** What is the wish of the Committee? Do you want to question Mr. Camu now? Yes, Mr. McRae.

**Mr. McRae:** I would like to ask one short question. I do not understand the harbour board and harbour commission. Coming from Thunder Bay, I am concerned about where that fits and I am concerned also about the funding of the port. Apparently, they have to raise most of their own funds to operate that particular port. It is becoming a bit of a problem.

**Mr. Camu:** Mr. Chairman. I would like to take another minute or two to explain this. The legislation dealing with ports is contained in about five different acts or pieces of legislation. One of our objectives is to bring all this eventually under one piece of legislation. That is why we have the National Port Council and we are aiming at that. It will take time, because you have to have the participation of these various interested bodies, but it is one of our objectives. So, under the National Harbours Board Act, you have the National Harbours Board ports. The Lake-

## [Interprétation]

rent, tous dans la province de Québec. Il y a deux ports sur le Pacifique et d'autres installations comme les élévateurs à grain à Prescott, Port Colborne et Port Churchill. Tout ceci fait intégralement partie de l'organisation CPN.

Bien que ceci soit un peu ancien, car le trafic de 1972 est calculé en ce moment, cela vous donne quand même une assez bonne idée du transport effectué dans les principaux ports canadiens. Le total est en millions de tonnes. En 1971, nous avons transporté à peu près 288 millions de tonnes chargées et déchargées dans des ports canadiens. Ceci comprend tout: exportation, importation, mouvements réguliers de la navigation canadienne et cargos. Je reviens aux divers ports groupés comme je les ai signalés au début et compris de cette ligne noire à cette autre ligne noire, c'est-à-dire dans cette pointe de la tarte et qui représente 93 millions de tonnes; ici, le groupe des marchandises transportées par les ports du CPN: Vancouver, 35 millions; Montréal, 23 millions; et vous pouvez facilement lire le reste pour les divers ports.

Puis le second groupe, d'ici à là, ce que nous appelons les commissions portuaires: Lakehead, 22 millions de tonnes; Hamilton, 12 millions de tonnes; North Fraser, Toronto, Fraser River et ainsi de suite. C'est un groupe de havres publics qui sont importants comme celui de Sept-Îles dont le chiffre est de 26 millions de tonnes et d'autres plus petits, mais vous constatez que ce groupe manutentionne 90 millions de tonnes et cet autre groupe 60 millions de tonnes, puis celui-ci 93 millions de tonnes. Nous avons donc raison de dire, il y a un moment, que nous manipulons plus de 100 millions de tonnes dans ce groupe de ports. Tous les autres ports se trouvent ici.

Cela ne nous donne pas une image réaliste de la chose, étant donné que nous devons considérer que ces 93 millions de tonnes ont une valeur plus élevée parce que c'est là que se trouvent les importations et les exportations. Si l'on pouvait surimposer un autre gâteau sur celui-ci, on verrait que le commerce qui s'effectue dans ces ports, en raison de la nature des exportations et des importations, en augmente de beaucoup la valeur. Pour ce qui est de l'importance, ce n'est pas tout à fait vrai, mais j'ai pensé broser ainsi un bon tableau du mouvement global de marchandises qui passent par nos ports canadiens.

Je vais m'arrêter ici, monsieur le président.

**Le président:** Qu'entend faire le Comité? Désire-t-il poser des questions à M. Camu dès maintenant? Oui, monsieur McRae.

**M. McRae:** J'aimerais poser une petite question. Je ne comprends pas le sens du Conseil des ports nationaux et de la Commission des ports. Comme je viens de Thunder Bay, j'aimerais savoir à quoi ils servent et connaître le mode de financement du port. Il semble qu'il doivent recueillir eux-mêmes la plupart de leurs capitaux pour exploiter ce port particulier. Cela devient un problème.

**M. Camu:** Monsieur le président, je vais encore expliquer ceci pendant une ou deux minutes. La législation portuaire est répartie dans cinq lois différentes. L'un de nos objectifs est de rassembler cela dans une seule loi. C'est pourquoi nous avons le Conseil des ports nationaux et c'est notre objectif. Cela va être long, parce qu'il faut obtenir la participation des diverses parties intéressées, mais c'est l'un de nos objectifs. Les ports du Conseil des ports nationaux relèvent ainsi de la Loi sur le Conseil des ports nationaux. Les Grands lacs relèvent de la Loi sur les



[Text]

head comes under the Harbour Commissions Act of 1964 and, under that act, you have the group of ports I show you on the left side.

Mr. McRae: Yes.

Dr. Camu: Toronto and Hamilton are out of that; they have their own act. They are pretty old, 1912-1913 respectively. They were asked to join in 1964 when we reorganized the harbour commissions under this act but they were not forced to come in and they preferred to decline at that time.

The harbour commissions are run by a group of four, five or six people, all appointed by the Ministry of Transport but they do not all represent the federal government. Three of them may represent the federal government directly, the other two may be appointed locally by the municipality or the city.

The Lakehead, for instance, has exactly that setup. Three of the commissioners are appointed by the federal government on a term basis, three, four, five years, and they get an honorarium of so much a year, a small amount of money which, you know, is not in line. It is not a full-time job. The other two are appointed by the municipality.

The commissioners are responsible for the operation and maintenance and budget of everything in their port. They have almost complete autonomy. They have to report once a year to the Minister when they present their annual report. Their books are reviewed by auditors, of course. From a technical point of view, they consult with us on problems such as dealing with shed space or tying up of ships, and so forth. Their tactics, however, are also reviewed by the Minister through one of our divisions. It is pretty well an autonomist type of setup and that is the way the Lakehead Harbour Commission today is run. There are several like that, seven or eight altogether, under the same Harbour Commissions Act of 1964.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, would the gentleman comment or elaborate on the St. Lawrence Seaway Authority? We are constantly threatened with increased tariffs from the St. Lawrence Seaway Authority and I wonder if you would care to elaborate on the policy there. If I remember correctly, you said there was revenue of \$26 million and, of course, I do not imagine that this meets the operating expenditure. What is the policy in this area? Do we face the prospect of increased tolls along the St. Lawrence Seaway Authority?

The Chairman: If I might just intervene, Mr. Camu, a question on policy should be directed to the Minister, but go ahead if you want to.

Mr. Mazankowski: I realize it may be on the borderline, Mr. Chairman, but I thought we might get some background.

Mr. Camu: I will give a few words of explanation and I will just cut short our policies.

[Interpretation]

commissaires de ports de 1964 qui régit le groupe I des ports indiqués sur la gauche.

M. McRae: Je comprends.

M. Camu: Toronto et Hamilton n'en font pas partie, parce qu'ils ont leurs propres lois. Ces lois sont assez anciennes, 1912-1913 respectivement. On leur a demandé, en 1964, de relever de cette loi, lorsque nous avons réorganisé les commissions portuaires, mais nous ne les avons pas forcés et ils ont décliné l'offre à ce moment-là.

Les commissions portuaires sont gérées par un groupe de quatre, cinq ou six personnes, toutes nommées par le ministère des Transports, mais ne représentant pas toutes le gouvernement fédéral. Trois, par exemple, représenteront directement le gouvernement fédéral, les deux autres pouvant être nommées localement par la municipalité ou la ville.

La Commission des Grands lacs, par exemple, est organisée exactement ainsi. Trois des commissaires sont nommés par le gouvernement fédéral pour un mandat de trois, quatre ou cinq ans, et reçoivent des honoraires de tant par année, montant assez faible qui, vous le savez, n'est pas ajusté. Il ne s'agit pas d'un emploi à plein temps. Les deux autres sont nommés par la municipalité.

Les commissaires sont responsables de l'administration, de l'entretien et du budget de leur port. Ils ont une autonomie pratiquement complète. Ils doivent faire chaque année un rapport au ministre, lorsqu'ils présentent leur rapport annuel. Leurs comptes sont évidemment apurés par des comptables. Pour ce qui est du point de vue technique, ils nous consultent pour des problèmes comme l'espace d'entreposage, la mise sur cale des bateaux, etc. Leurs projets, cependant, sont toujours revus par l'une des divisions du ministère. Il s'agit d'une organisation assez autonome, et c'est ainsi que fonctionne aujourd'hui la Commission du port de la Tête des lacs. Il y en a plusieurs comme ça, sept ou huit en tout, qui relèvent de la même Loi des commissaires de port de 1964.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, l'orateur pourrait-il parler plus en détail de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent? Nous sommes constamment menacés d'augmentations tarifaires de l'Administration de la Voie maritime, et je me demande si vous pourriez préciser quelle est la politique en ce domaine. Si je me rappelle bien, vous avez parlé d'un revenu de 26 millions et, bien sûr, je ne pense pas que cela comporte les frais d'exploitation. Quelle est donc la politique pratiquée à cet égard? Devons-nous nous attendre à une augmentation des péages sur la Voie maritime?

Le président: Je me permets d'intervenir, monsieur Camu. Une question de politique doit être normalement adressée au ministre, mais allez-y si vous voulez.

M. Mazankowski: Je me rends compte qu'elle est à la limite, monsieur le président, mais j'ai pensé que nous pourrions avoir quelques renseignements.

M. Camu: Je vais vous donner quelques mots d'explication et passer outre les questions de politiques.

## [Texte]

I think the comments made by the member are correct. The Canadian authority and the U.S. administration collected together roughly \$26 million or \$27 million last year. In both cases this was enough to cover the operation and maintenance costs and both of us are turning, what I call, a natural plus of a few million dollars to our respective governments.

However, in both cases this is not enough for the debt service, for the amortization and the payment of interest and so forth. On the U.S. side they solved their problem about a year ago—I would say this is the second season now—and they do not now have to pay the interest on their debt; that was a decision of the U.S. government. On our side this question has not been resolved and it is being looked at, so I have to stop there.

As for the tolls themselves we tried a few times to increase those on the Canadian side to come up with more revenue to cover our operation and maintenance costs, as well as the service to the debt. We tried that in 1967 and that was the last time when we were able to, let us say, change a bit the ratio of the tolls collected. At that time we were collecting only 71 per cent and the Americans 29 per cent; we were able to change that by agreement with them and since then we have been collecting 73 cents out of every dollar. In 1967 we also imposed a lockage fee on the Welland Canal which had been abolished several years before. That lockage fee was phased in over five years at \$20 per lock per vessel each time. This year we are collecting the same amount as last year which is \$100 per vessel per lock throughout the season. It is anticipated that this will generate about \$5 million to \$6 million this year which will be quite a good contribution towards the cost of operating and maintaining the Welland Canal but not completely.

**Mr. Mazankowski:** Just for clarification, the \$26 million is the total revenue and that is divided on a 73-27 basis.

**Mr. Camu:** That is exact.

**Mr. Mazankowski:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Howard, did you have a question?

**Mr. Howard:** Mr. Chairman, I wonder if I could ask Dr. Camu about a few aspects of the Prince Rupert Harbour. What is the status at the moment of the plans to build that 1,400-foot dock at the area called Fairview? There were three phases of construction contemplated and I understand you are in the first cut-and-fill phase of that now. Could you also give some indication of the time sequence of that construction, because of the undoubted importance it has, not only for Prince Rupert but that whole north-western B.C. area. Lastly, what is the position of the commission, the board or the group that was to be appointed to administer the Prince Rupert Harbour once it came under the National Harbours Board?

**Mr. Camu:** Mr. Chairman, there will be, of course, an opportunity for Mr. Howard to ask these questions more specifically to the National Harbours Board because I understand they will appear here, but I think I have partly some of the answers to the questions.

It is correct; it is a three-phase plan. We are going ahead and phase 1 of the construction of these facilities is now at the design stage, designed by our own engineering forces. As for the port authority, the name is Prince Rupert Port Authority and we are now preparing the usual recommendations for our Minister for the appointment of members

## [Interprétation]

Je pense que vous avez raison. L'administration canadienne et américaine ont reçu l'année dernière un total d'environ 26 millions de dollars ou 27 millions de dollars. Dans les deux cas, cela couvrirait les frais d'exploitation et d'entretien et les deux administrations font un bénéfice naturel, dirais-je, de quelques millions de dollars pour leur gouvernement respectif.

Dans les deux cas, cependant, cela ne suffit pas à amorcer la dette, à rembourser les intérêts et ainsi de suite. Du côté américain, le problème a été résolu il y a environ un an—je dirai qu'il s'agit maintenant de leur deuxième saison—et ils n'ont plus d'intérêt à verser sur leur dette; il s'agit d'une décision du gouvernement américain. D'un autre côté, la question n'a pas encore été résolue, mais elle est sous étude; je n'en dirai donc pas plus.

Pour ce qui est des péages, nous avons essayé de les augmenter du côté canadien afin d'obtenir un revenu plus important face à nos frais d'exploitation et d'entretien, ainsi que l'amortissement de la dette. Nous avons essayé en 1967 et cela a été la dernière fois que nous avons pu changer le taux du péage. Nous ne prenions à ce moment-là que 71 p. 100, et les Américains 29 p. 100; nous pouvions changer cela par accord et, depuis ce temps-là, nous recevons 73c. par dollar. En 1967, nous avons également réintroduit sur le canal Welland des frais d'écluse qui avaient été abolis plusieurs années auparavant. Ces frais ont été répartis sur cinq ans, à \$20 par écluse par navire chaque fois. Cette année, nous demandons le même péage que l'année dernière, c'est-à-dire \$100 par navire par écluse pour toute la saison. On prévoit que cela produira cette année entre 5 et 6 millions de dollars, ce qui permettra de rembourser en partie les frais d'exploitation et d'entretien du canal Welland, mais en partie seulement.

**M. Mazankowski:** Pour être précis, ces 26 millions de dollars représentent le revenu total, qui est divisé 73-27.

**M. Camu:** C'est exact.

**M. Mazankowski:** Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Howard, désirez-vous poser une question?

**M. Howard:** Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Camu de parler de quelques aspects du havre de Prince-Rupert. Qu'en est-il pour l'instant des plans de construction d'un quai de 1400 pieds à cet endroit appelé Fairview? On a envisagé trois étapes de construction et je pense qu'on en est maintenant à la première. Pourriez-vous également préciser le calendrier de construction, en raison de sa très grande importance, non seulement pour Prince-Rupert, mais pour tout le nord-ouest de la Colombie-Britannique. Enfin, qu'est-il advenu de la commission, du conseil ou du groupe qui devait être chargé d'administrer le havre de Prince-Rupert après qu'il soit tombé sous la juridiction du Conseil des ports nationaux?

**M. Camu:** Monsieur le président, M. Howard aura évidemment l'occasion de poser ses questions de manière plus précise au Conseil des ports nationaux, lorsqu'il comparaitra ici, mais je pense pouvoir donner une partie des réponses à ses questions.

C'est exact, il s'agit d'un plan en trois étapes. Nous commençons maintenant et la première étape de la construction de ces installations en est maintenant au stade la conception, les plans étant réalisés par nos propres ingénieurs. Pour ce qui est de l'administration portuaire, dont le nom est Administration du port de Prince-Rupert, nous



[Text]

to that port authority. As usual it is up to the Minister; it is his privilege to appoint these people. We will follow the same pattern as the other 10 port authorities which were set up. The first two were in Montreal and Vancouver in early 1972 and the other six or seven were appointed three months later. It would usually be a board of about seven or eight people or a few more; there will be one representative automatically from the city itself, one provincial representative, and all the others will be at large.

• 1030

**Mr. Howard:** Mr. Chairman, may I ask a supplementary then? When you say one representative of a city does that mean the city of Prince Rupert?

**Dr. Camu:** Exactly.

**Mr. Howard:** What about the village municipality of Port Edward, which is another organized municipality within the boundaries of the harbour that will be affected by it.

**Dr. Camu:** I do not have the answer to that specific question. However, I can tell you how we dealt with larger port authorities such as Montreal and Vancouver. The decision there was that one representative would be named by the city and that we ask for one more representative to represent the metropolitan areas, in other words the other municipalities involved. But in the case of a much smaller metropolitan area, so to speak, such as Prince Rupert, it is difficult to have a representative that would represent the other urban areas outside or around the city of Prince Rupert. But I think the suggestion is worth thinking about.

**Mr. Howard:** If I could emphasize the necessity of thinking favourably about it, there is enough difficulty now between two sort of contiguous municipalities that are embraced within the same harbour board lines of demarcation, especially when one of them, namely Prince Rupert, is that much larger than Port Edward, and I think to give recognition to the position of Port Edward is most necessary in this situation.

**Dr. Camu:** I wish to thank the member for the suggestion. We will not lease that suggestion without thinking about it.

**The Chairman:** Could I just have the attention of the Committee for a minute. I am on the horns of a dilemma. I am told that we have this room until 11 o'clock. I have a long list of questioners. We also have with us the administrator with regard to the Canadian Air Transportation Administration, Canadian Surface Transportation Administration, and a financial adviser who is prepared to give us a brief outline of the financial concept of the Crown corporations. Does the Committee want to proceed to question Dr. Camu or does it want to hear a brief outline of the Air Administration and Surface Administration and then perhaps question the three of them?

**Mr. Mazankowski:** I think, Mr. Chairman, in view of the fact they are here and set up that we should hear them now, and perhaps if we have time to ask questions we can do that later.

[Interpretation]

rédigeons actuellement les recommandations habituelles président à la nomination par le ministre des membres de cette administration. Comme d'habitude, c'est au ministre de nommer ces personnes. Nous suivrons le même procédé que pour la création des dix autres administrations portuaires. Les deux premières ont été créées à Montréal et Vancouver au début de 1972, et les six ou sept autres, trois mois plus tard. Il doit s'agir normalement d'un conseil de sept ou huit personnes, ou un peu plus, dont un représen-

tant, automatiquement, pour la ville elle-même un pour la province et les autres suivant les besoins.

**M. Howard:** Monsieur le président, me permettez-vous une question supplémentaire? Lorsque vous parlez d'un représentant d'une ville, voulez-vous dire de la ville de Prince-Rupert?

**M. Camu:** Exactement.

**M. Howard:** Que dire du village constitué de Port Edward, à l'intérieur du havre qui sera affecté.

**M. Camu:** Je n'ai pas de réponse à cette question particulière. Toutefois, je puis vous dire que nous traitons avec les autorités portuaires des grands havres de Montréal et Vancouver. Il a été décidé qu'un représentant serait nommé par la ville et que nous demandions un autre représentant de la région métropolitaine, soit des autres municipalités concernées. Mais dans le cas de zones métropolitaines de moindre importance, si l'on peut dire, telles que Prince-Rupert, il est difficile d'avoir un représentant des autres régions urbaines de la banlieue ou des environs de la ville de Prince-Rupert. Mais je crois que la proposition est bonne.

**M. Howard:** Je ne saurais trop appuyer sur l'importance de considérer la question favorablement, car il y a déjà assez de frictions entre les municipalités qui s'avoisinent à l'intérieur d'une zone portuaire, surtout lorsqu'une des localités est tellement plus grande comme Prince-Rupert que la localité voisine de Port Edward et j'estime qu'il est très important de reconnaître la condition de Port Edward dans les circonstances.

**M. Camu:** Je désire remercier le député de cette suggestion. Nous ne serons pas sans y penser.

**Le président:** Pourrais-je retenir l'attention du Comité un moment. Je cherche à résoudre un dilemme. On me dit que nous pouvons disposer de cette salle jusqu'à 11h. J'ai encore de nombreux interrogateurs. Nous avons aussi l'administrateur des Transports aériens du Canada, des Transports en surface et le conseiller financier qui sont tous disposés à nous résumer le concept financier des sociétés de la Couronne. Est-ce que le Comité aimerait continuer ses questions à M. Camu ou préférez-vous entendre une brève description de ce en quoi consiste l'administration des Transports aériens et l'administration des Transports en surface, puis questionner ensuite les trois?

**M. Mazankowski:** Je pense, monsieur le président, vu leur présence ici que nous devrions les entendre maintenant et, s'il reste du temps, leur poser des questions ensuite.



[Texte]

**The Chairman:** Can we hear the other two in half an hour?

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, I do not think there is any point in assuming we can complete this today.

**The Chairman:** I agree with you.

**Mr. McRae:** Even though we had something else planned for Thursday I think we should continue this general review on Thursday, because it is very important.

**The Chairman:** The difficulty that presents me with is forward planning. I had contacted the CTC and they said they would make themselves available. I guess they could cancel, but I would not want to keep them on a yo-yo, coming and going, very long.

**Mr. McRae:** Perhaps we could change the line of questioning. I must admit that I got off on a very specific question, assuming we would have more time. Perhaps the questions should be more general in terms of the relationship of the amount of money that is spent on ground transportation versus other areas and things like this, and then deal specifically with...

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, will we not have the opportunity to examine in detail the specific estimates in these areas?

**The Chairman:** Oh yes. We do not intend to pass Vote 1 today; at least I do not.

**Mr. Stoner:** Mr. Chairman, if I might raise one point, I think the Minister had understood from his talks with Mr. Horner that the purpose of this was for us to try to be helpful by giving background information on the operations. The Minister himself will be appearing, as soon as Mr. Horner and the Committee wishes him to come, to go into a general overview wherein he would deal with matters of policy and answer any questions that we have. This was more or less an organizational runthrough to try to give you background and be helpful.

**Mr. McKenzie:** Mr. Chairman, I will withdraw my questions. I can get my answers later.

**The Chairman:** Would it be the wish of the Committee to hear a brief outline regarding the Canadian Air Transportation Administration and Canadian Surface Transportation Administration now and then we could put our questions later on as the various boards come before us.

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Mr. Fleming, of the Canadian Air Transportation Administration.

• 1035

**Mr. M. M. Fleming (Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration):** Thank you, Mr. Chairman and gentlemen. The activities of the air administration stem from the duties of the Minister under Part I of the Aeronautics Act. While all the duties set out in subsections (a) to (m) of Section 3 are important to the proper discharge of these duties, there are several subsections which I think probably demonstrate more clearly than others the general thrust of our efforts in administering those parts of the act.

[Interprétation]

**Le président:** Avons-nous assez d'une demi-heure pour entendre les deux autres?

**M. McRae:** Monsieur le président, inutile de prétendre que nous pouvons terminer aujourd'hui.

**Le président:** Je suis de votre avis.

**M. McRae:** Bien que nous ayons proposé autre chose pour jeudi, je pense que nous devrions continuer cette séance jeudi, vu sa grande importance.

**Le président:** La difficulté est de faire des préparatifs d'avance. J'avais communiqué avec la CCT qui m'a répondu qu'elle serait à notre disposition. Peut-être cela peut-il être remis, mais je n'aimerais pas jouer au chat et à la souris avec la Commission.

**M. McRae:** Nous pourrions peut-être modifier l'interrogation. Je dois admettre que je me suis lancé avec une question très précise, supposant que nous disposerions de plus de temps. Peut-être les questions devraient-elles être plus générales concernant les sommes dépensées en transport de surface par rapport aux autres secteurs et ainsi de suite et traiter ensuite plus en détail...

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, nous n'aurons pas la chance d'examiner en détail les estimés visant en particulier ces secteurs?

**Le président:** Oh, oui. Nous n'avons pas l'intention d'adopter le crédit n° 1 aujourd'hui; du moins pas moi.

**M. Stoner:** Monsieur le président, si vous me permettez, je crois que le ministre avait compris d'après ses entretiens avec M. Horner, que l'intention était que nous nous rendions aussi utiles que possible en donnant des informations explicatives des opérations. Le ministre lui-même doit comparaître dès que M. Horner et le Comité le convoqueront, afin de repasser les questions de politiques et répondre aux questions que vous aurez à poser. Cela veut dire que nous vous avons surtout fourni une vue d'ensemble de l'organisation afin de vous être utile.

**M. McKenzie:** Monsieur le président, je retire mes questions. Je pourrai obtenir mes réponses plus tard.

**Le président:** Est-ce que le Comité désire entendre un sommaire de l'administration des Transports aériens du Canada et de l'administration des Transports en surface du Canada maintenant et remettre les questions à plus tard, au fur et à mesure que nous entendrons les divers conseils d'administration.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Monsieur Fleming de l'administration des Transports aériens du Canada.

**M. M. M. Fleming (Administrateur adjoint, Administration des transports aériens canadiens):** Merci, monsieur le président et messieurs. Les activités de l'administration aérienne résultent des fonctions attribuées au ministre en vertu de la partie I de la Loi sur l'aéronautique. Alors que tous les devoirs prescrits dans les paragraphes (a) à (m) de l'article 3 sont importants dans l'accomplissement de ces fonctions, certains paragraphes démontrent plus clairement où s'orientent nos efforts dans l'administration de ces parties de la loi.

## [Text]

Under general duties the Minister is:

- (a) to supervise all matters connected with aeronautics;

We also find that the act requires the Minister:

- (c) to construct and maintain all government aerodromes ... including all plant, machinery and buildings necessary for their ... upkeep;
- (e) to operate such services as the Governor in Council may approve;
- (d) to control and manage all aircraft and equipment necessary for the conduct of any of Her Majesty's services;
- (h) ... to secure, by international regulation .... the rights of Her Majesty ... in international air traffic;

And to prepare for approval regulations for the control or operation of aeronautics in Canada, the territorial waters of Canada, and for the application of these regulations to Canadian registered aircraft wherever they may be.

In terms of our day-to-day operations, these duties are discharged through the functions of two principal directors general, and unfortunately this is the only chart I have with me today.

This shows the deputy administrative box, who reports, of course, to the Deputy Minister. Reporting to the administrator are these two directors general. The director general of civil aeronautics, which embraces those activities which one might say are on the air side, and the director general of airports and construction services, which I think is self-explanatory. It is mainly the ground side. These two directors are based at our headquarters in Ottawa. The responsibilities and functions of these two directors general can be boiled down to the formulation of policy and standards on either side and for the operation of certain programs and systems which are national in character, such as the air traffic control service.

With the exception of these last-mentioned systems, the day-to-day line operations of the administration are the direct responsibility of our regional administrators in six regions that are based, east to west, in Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, Edmonton and Vancouver.

How does all this translate into terms with which the average citizen is familiar? on the air side—that is, the Director General of Aeronautics—as I indicated, the function starts in Ottawa to develop policies and standards and prepare draft legislation, where appropriate, to cover the following: the licensing and certification of airmen, aircraft, aerodromes and commercial air carriers for safety purposes. They set up, as a matter of policy or regulation, the conditions under which aircraft may be used or operated, and this is again related to safety. Any restrictions or prohibitions of air space, or the promulgation of these restrictions, is arranged by this directorate, and they designate airways and air routes. They develop aeronautical inspection zoning regulations and arrange for consideration of working conditions and the hours of work of flight crews in the context of flight safety. They are also concerned these days with the operation of rockets, balloons and kites, and of course in the investigation of accidents involving aircraft.

## [Interpretation]

Dans ses fonctions générales, il incombe au ministre:

- (a) de diriger toutes les affaires se rattachant à l'aéronautique;

Nous y constatons aussi qu'il est exigé du ministre:

- (c) de construire et maintenir tous les aérodromes ... y compris toutes les installations, machines et tous les bâtiments nécessaires à ... l'entretien;
- (e) de faire fonctionner les services que le gouverneur en conseil peut approuver;
- (d) de contrôler et d'administrer tous les aéronefs et tout l'équipement nécessaire à la direction des services de Sa Majesté;
- (h) ... pour sauvegarder, par réglementation internationale... les droits de Sa Majesté... dans le trafic aérien international;

Et de préparer en vue de les faire approuver des règlements sur le contrôle ou le fonctionnement de l'aéronautique au Canada, dans les eaux territoriales canadiennes, et pour l'application de ces règlements aux aéronefs canadiens immatriculés où qu'ils se trouvent.

Les opérations journalières font partie des attributions des deux principaux directeurs généraux et je n'ai malheureusement pas mieux que ce graphique à vous montrer aujourd'hui.

Vous y voyez la case la case de l'administrateur adjoint qui fait rapport au sous-ministre. L'administrateur reçoit les rapports des deux directeurs généraux. Le directeur général pour l'aviation civile, qui comprend les activités côté dirait-on aérien, et le directeur général des aérodromes et services de construction, ce qui se passe d'explication. Côté terrestre principalement, je dirais. Ces deux directeurs ont leurs bureaux au quartier général d'Ottawa. Les responsabilités et fonctions de ces deux directeurs généraux peuvent se résumer à la formulation de politique de normes d'un côté comme de l'autre pour l'application de certains programmes et systèmes nationaux, tel le service de contrôle de la navigation aérienne.

Sauf ces derniers systèmes, le fonctionnement journalier relève directement de nos administrateurs régionaux de six districts d'est en ouest, Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton et Vancouver.

Comment exprimer tout ceci en termes familiers à l'homme de la rue? Du côté aérien—soit du directeur général de l'aéronautique—comme je l'ai indiqué, la fonction a son origine à Ottawa où s'élaborent les politiques et les normes et la législation visant: les licences et brevets décernés aux aviateurs l'immatriculation des aéronefs, les permis d'aérodromes et de transporteurs aériens commerciaux en vue de la sécurité. Là se formule la politique ou les règlements qui déterminent dans quelles conditions les aéronefs peuvent servir ou être exploitées et ceci encore par rapport à la sécurité. Toute restriction ou interdiction concernant les espaces spaciaux ou la promulgation de ces restrictions émanent du directorat qui trace les routes et les voies aériennes. De ce secteur relèvent également l'inspection aéronautique, les règlements concernant le zonage et les conditions de travail et les heures de service des équipages toujours eu égard à la sécurité au cours du vol. Ce facteur s'occupe aussi présentement des fusées, des ballons et des cerfs-volants et, naturellement, fait des enquêtes sur les accidents d'aéronefs.



[Texte]

• 1040

[Interprétation]

Sous chacune de ces rubriques, il n'est pas difficile d'associer les actions administratives qui supposent, par exemple, l'émission ou le refus d'une licence à un pilote, de déterminer les voies où peut circuler un aéronef en particulier ou un certain type d'aéronef, l'attestation des mesures de sécurité de lignes aériennes à notre service, la restriction sur le vol dans certaines zones, soit de lancement de fusées et ainsi de suite, l'enquête des accidents en vue de les prévenir et qui a été démontrée par une diapositive il y a un moment.

D'autres activités moins évidentes peut-être mais qui dérivent directement des dispositions de la Loi et que j'ai déjà mentionnées et qui comprennent la division du contrôle de la circulation aérienne pour tout le Canada et une grande partie du nord de l'Atlantique vers l'est jusqu'au trentième degré ouest de longitude. Cette zone de responsabilité a été assignée au Canada par l'organisation de l'aviation civile internationale, responsabilité que le Canada partage avec l'Angleterre, l'Irlande et les États-Unis.

La disposition stipulant l'entretien des installations et des services signalée par l'Agence des transports de l'Arctique oblige à soutenir les objectifs de cette agence, à maintenir une flotte d'aéronefs assez importantes, près de 80 circulant pour l'inspection dans les airs des aides à la navigation, le transport des hauts fonctionnaires, de dignitaires étrangers, d'appui aux organismes correspondants, y compris l'administration générale, des services ayant trait à la protection aérienne des gardes côtières, à l'approvisionnement, aux recherches et aux secours et ainsi de suite. Nous assurons également des services de télécommunications à l'administration maritime et aux services météorologiques de l'environnement DOE pour aider aux prévisions météorologiques et observations.

Les activités de l'administration concernant les pourparlers et entretiens avec l'organisation de l'aviation civile internationale à Montréal se poursuivent presque journellement et notre voix est entendue au cours de ces délibérations dans toutes les matières importantes concernant l'aviation civile et l'élaboration des normes, la recommandation de pratiques et procédures, y compris le détournement d'avions dont la presse a fait grand état récemment. L'intérêt que nous portons à la chose internationale nous oblige naturellement à de constantes et minutieuses consultations avec l'aviation canadienne et, suppose en fait nos consultations avec quelque 22 organismes en plus de la coordination qui se fait au cours du temps de concert avec les autres ministères et agences au service du gouvernement.

Enfin, mais ce n'est pas de moindre intérêt, la construction, l'exploitation et l'entretien des aéroports, y compris 16 grands aéroports au Canada et 72 aéroports licenciés, contrairement à ce que nous observons aux États-Unis où il n'y a peut-être que trois ou quatre aéroports civils exploités par le gouvernement fédéral. Je crois que nous pouvons établir la même comparaison avec certains pays d'Europe où, bien que la construction d'aéroports, leur exploitation et leur entretien puissent se comparer au nôtre, des conditions géographiques les obligent à n'exploiter que 1, 2 ou 3 aéroports.

Les activités de l'administration aérienne sont diverses et très étendues et supposent des installations physiques partout au Canada et une présence administrative comme je l'ai déjà indiqué, jusqu'au trentième degré ouest en

The operations of the air administration are extremely far-flung, involving physical facilities in every part of Canada and an administration presence in terms of service, as I indicated earlier, as far east as 30 degrees west in

Now under each of these headings I do not think it is difficult to associate administrative actions involving, for example, the issue or denial of a licence to a pilot, the airway limits of a particular aircraft or a particular type of aircraft, the safety certification of the airlines we fly with, the restriction of a flight in certain areas, rocket ranges and this kind of thing, the investigation of accidents with the intention of preventing such an occurrence that was covered in the slide presentation earlier.

Less obvious perhaps are those actions, I think, which derive directly from the provisions of the act itself and which I mentioned earlier. These include the operation of the Canadian Air Traffic Control Service which covers all of Canada and a very large part of the North Atlantic, as far east as 30 degrees west longitude. This area of responsibility has been assigned to Canada by the International Civil Aviation Organization and they share the control with Britain, Ireland and the United States.

The provision and maintenance of facilities and services called up by the Arctic transportation agency and the support of the objectives of that agency, the operation of a sizeable fleet of aircraft, almost 80, engaged in various duties including flight inspection of air navigation aids, executive transportation, carriage of foreign dignitaries, the provision to our sister organizations, the main administration included, of services related to the aerial support of the coast guards, resupply, search and rescue, etc. We provide also telecommunication services to the marine administration and to the atmospheric environment service of DOE in support of their meteorological forecast and observation program.

The activities of the administration in the deliberations of the International Civil Aviation Organization in Montreal continue on an almost daily basis and our voice in these deliberations has and continues to be heard in the important considerations by the organization of all manner of international aviation problems and in the development of standards, recommended practices and procedures, including such matters as hijacking which have been prominent in the press recently. Such involvement in international matters of course requires continuous and detailed consultation with the Canadian aviation interests and, in fact, involves us in consultation with some 22 organizations aside from the co-operation that goes on in the ordinary course of events with other government departments and agencies.

Last but not least, the construction, operation and maintenance of airports, including 16 major airports in Canada and 72 other licensed airports, contrasts vividly with, say, the United States where only three or possibly four civil airports are operated by the federal government. I think a similar comparison can be drawn with a number of European countries in that while their airport construction, operation and maintenance policies may be similar to our own geographic considerations result in the operation by those countries of perhaps one, two or three airports only.

The operations of the air administration are extremely far-flung, involving physical facilities in every part of Canada and an administration presence in terms of service, as I indicated earlier, as far east as 30 degrees west in

[Text]

the air traffic control sense, and in the person of our air carrier inspectors who are on the road about 70 per cent of their time aboard Canadian registered commercial aircraft, taking them as far afield as Moscow in the east, Australia, China to the West, Mexico City, Lima and Buenos Aires in the South, not to forget the far reaches of Canada's own Arctic. To perform these tasks, as has been indicated earlier, we employ about 11,000 people, the great majority of whom are assigned to positions in the field. The growth or tremendous growth, as I would call it, and the continuing growth of aviation in Canada I think could best be demonstrated by pointing out or remembering that in 1947 there were only 440-odd aircraft on the Canadian registry and something like 4,000 licensed airmen. We have today 13,000 aircraft on the Canadian registry and just over 40,000 active licensed airmen.

• 1045

In matching this kind of growth with even more sophisticated facilities and services that are demanded by the aircraft now coming into service, it is not entirely surprising that we have had some difficulty in adapting to new situations in which all of these actions so necessary to the achievement of our facilities and objectives must now be examined in the context of the protection of the environment. Both of these objectives, of course, are equally important and must be given their respective view. However, with this tremendous growth in traffic and the associated growth in the cost of providing the facilities and services, we are faced with some very difficult problems.

I think Mr. Chairman, that is all I should say at this time.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Fleming.

**Mr. McKenzie:** Mr. Chairman, could I get in one question?

**The Chairman:** Yes, Mr. McKenzie.

**Mr. McKenzie:** In the two little blocks to the left it says "Toronto-2, project manager" and to the left it says "Montreal-2, project manager". To what do they refer?

**Mr. Fleming:** These two boxes refer to the management of the major projects at Montreal or Mirabell, as it is called affectionately these days, and the Toronto-2 or Pickering project.

**Mr. McKenzie:** Then, if that is the case, because you have a dotted line over to Montreal-2 and a solid line to Toronto-2, does that mean Toronto-2 is a definite project that is going ahead and Montreal still is indefinite?

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Stoner:** Perhaps I could clarify it, sir. Perhaps the chart is a bit misleading. The Montreal project is now an ongoing project. We put in charge of it a special project manager who was hired from the outside sector. He is the on-the-spot boss, if you will, he has a liaison with the air administration, but has a line of reporting to me and to the Minister since he has been brought in to head up the whole thing.

Toronto-2 should be the other way, I suppose. Toronto should be the dotted line because Toronto-2 represents the planning that has gone into the possibility of the second airport at Toronto. The project manager is a member of the air administration and they have been doing the work that led to the assembling of the various sites and the recommendations that were put forward of which the government made the announcement some time ago.

[Interpretation]

direction est pour le contrôle du trafic aérien et le transport de nos inspecteurs des transports aériens qui sont en route près de 70 p. 100 de leur temps à bord d'aéronefs commerciaux immatriculés au Canada et qui les transportent jusqu'à Moscou dans l'Est, en Australie, en Chine vers l'Ouest, au Mexique, à Lima, à Buenos Aires vers le Sud, sans parler des excursions dans notre Arctique. Nous employons, pour remplir ces fonctions, environ 11,000 personnes dont la majorité œuvrent sur le terrain. L'expansion extraordinaire et constante de l'aviation au Canada peut être mieux démontrée en se reportant à 1947 alors qu'il n'y avait que 440 aéronefs quelconques d'immatriculés au Canada et environ, 4,000 aviateurs brevetés. Nous comptons aujourd'hui 13,000 aéronefs d'immatriculation canadienne et un peu plus de 40,000 aviateurs actifs brevetés.

Lorsqu'on compare cette avance aux installations même les plus modernes et services les plus perfectionnés exigés maintenant, il n'est pas tout à fait surprenant qu'il soit difficile de s'adapter aux nouvelles situations qui exigent toute cette activité pour réaliser les installations et aboutir aux objectifs, le tout dans le concept de la conservation de l'environnement. Ces deux objectifs sont également importants. Toutefois, l'accroissement formidable de la circulation et l'expansion qui l'accompagne et hausse proportionnellement le coût des aménagements et des services suscitent de graves problèmes.

Je pense, monsieur le président, que c'est tout ce que j'ai à dire pour le moment.

**Le président:** Merci, monsieur Fleming.

**M. McKenzie:** Monsieur le président, me permettez-vous une question?

**Le président:** Oui, monsieur McKenzie.

**M. McKenzie:** Dans les deux petits cadres de gauche, je vois: «Toronto-2, directeur du projet» et «Montréal-1, directeur du projet». Qu'est-ce que ça signifie?

**M. Fleming:** Ces deux cases ont trait à l'administration des grands projets de Montréal, ou Mirabell comme nous l'appelons tendrement ces jours-ci, et Toronto-2 ou le projet Pickering.

**M. McKenzie:** Puisqu'il en est ainsi, puisque vous avez une ligne pointillée au-dessus de Montréal-2 et une ligne ferme pour Toronto-2, est-ce que cela signifie que Toronto-2 est un projet définitif et en voie de réalisation et que rien n'est encore décidé pour Montréal?

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Stoner:** Je pourrais peut-être l'expliquer, monsieur. Le diagramme n'est peut-être pas assez clair. Le projet de Montréal est en voie de réalisation. Nous avons nommé un directeur spécial du projet embauché de l'extérieur. Il est le directeur des travaux sur place, si vous voulez, et maintient la liaison avec l'administration aérienne, mais me fait rapport ainsi qu'au ministre, car il dirige l'ensemble du projet.

Toronto-2 devrait être autrement, je suppose. Toronto devrait être marqué d'une ligne pointillée, parce que Toronto-2 représente le plan dressé en vue de l'établissement possible d'un deuxième aéroport à Toronto. Le directeur du projet fait partie de l'administration aérienne qui a travaillé à l'assemblage du terrain et fait des recommandations soumises au gouvernement et qui ont été annoncées il y a déjà quelque temps.



## [Texte]

**Mr. McKenzie:** Nonetheless, it seems to me to be very unco-ordinated.

**Mr. Stoner:** We do not think so, sir.

**The Chairman:** Gentlemen, we will now hear a brief description with regard to the surface administration before 11 o'clock. Thank you, Mr. Fleming.

**Mr. D. F. Knapp (Director, Marine and Ferry Branch, Ministry of Transport):** Mr. Chairman and gentlemen, I would like to start off and say that the surface administration, as you saw from the original charts, is really composed of five branches, a financial branch and then four operational branches one of which is the highways branch which was quite adequately described with its policy and principles, and the railway branch. In addition to this we have the ferry and marine branch on which I will make some comments and also the road and river vehicle traffic safety branch on which Dr. Campbell will be speaking very presently.

What I would like to do, first of all, is to indicate to you the scope of the activities of the ferry branch which, as were mentioned earlier, are concentrated primarily on the east coast. While this first slide is fairly concentrated, I think it will give you some idea of the activities that are going on on the ferry area there. You will notice—it may be a little difficult to read because it is congested, but there are quite a number of routes around the east Coast, plus one you will notice down in Lake Erie that runs from Kingsville, Leamington across to Point Pelee and Sandusky.

• 1050

We have shown here the various routes of the vessels that are on those routes and the operators that run them for us. We basically supply the capital and the facilities and then employ operators to run them for us. In certain cases, as I will explain a little later, this is according to the acts of Confederation, and we are duty-bound to run them through certain operators.

To clarify this, we have three or four other slides following in which we will show the individual routes. I can comment on those as we go along.

First, we have the principal route between North Sydney and Port aux Basques, and you will notice the dotted line going from Mulgrave up to Port aux Basques. Mulgrave is the winter port for when North Sydney is frozen over: it is usually ice-free and can be used to get into Port aux Basques.

Under the terms of Confederation in 1949, when Newfoundland joined Canada, the terms of union specified that this route between North Sydney and Port aux Basques would be maintained as the main link between Newfoundland and the mainland and would be considered as a continuation of the rail line; and this has a great deal of influence on the rates that are applicable to this service and how they are arrived at.

Next, we see one of our coastal routes that runs from Lewisporte right up around the northern peninsula of Newfoundland and around to Corner Brook, and services a number of intermediate points, including ones over on the Quebec north shore.

## [Interprétation]

**M. McKenzie:** Néanmoins, cela me semble manquer de coordination.

**M. Stoner:** Nous ne le pensons pas, monsieur.

**Le président:** Messieurs, nous allons maintenant entendre la description sommaire de l'administration du transport en surface avant 11 h. Merci, monsieur Fleming.

**M. D. F. Knapp (Directeur, Direction de la marine et des traversiers, ministère des Transports):** Monsieur le président et messieurs, j'aimerais dire d'abord que l'administration du transport en surface, comme vous l'avez observé dans le premier graphique, comprend cinq directions, une direction de la finance et quatre autres directions du fonctionnement dont une la direction des transports routiers justement décrite y compris sa politique et ses principes, et la direction du transport ferroviaire. En outre, nous avons une direction des traversiers du transport maritime que je commenterai et une direction de la sécurité des transports routiers et véhicules marins dont M. Campbell vous parlera bientôt.

Je voudrais d'abord vous signaler la portée du travail de la Direction des traversiers concentré surtout sur le littoral de l'est. Bien que cette première diapositive soit sommaire, elle vous donne une idée des activités du secteur des traversiers dans cette zone. Vous concevrez qu'il est peut-être un peu difficile de lire cette carte parce qu'il y a plusieurs routes d'inscrites mais il y en a bon nombre autour de la côte est en plus des nôtres qui va au lac Erié de Kingsville, Leamington jusqu'à Pointe Pelé et Sandusky.

Nous avons indiqué ici les diverses routes des bateaux qui empruntent ces routes fluviales et de ceux qui l'exploitent. D'abord nous fournissons le capital et les installations puis nous embauchons certaines personnes qui l'exploitent pour nous. Dans certains cas, comme je l'expliquerai un peu plus tard, cela se fait selon les lois de la Confédération, et c'est de notre devoir de voir à ce que celles-ci soient confiées à certains agents en particulier.

Pour clarifier ce qui précède, je devrais dire que nous avons trois ou quatre autres diapositives qui suivront dans lesquelles est indiqué les routes individuelles. Je pourrais faire mes commentaires à ce sujet au fur et à mesure que nous montrerons ces diapositives.

Tout, d'abord, il y a une route principale entre North Sydney et Port-aux-Basques; remarquez la ligne pointillée qui part de Mulgrave jusqu'à Port-aux-Basques. Mulgrave est le port hivernal lorsque le gel des glaces a condamné North Sydney; cette route ordinairement est sans glace et peut être empruntée pour se rendre à Port-aux-Basques.

En vertu du libellé de la Loi de la Confédération, de 1949 lorsque Terre-Neuve s'est joint au Canada, aux termes de cette union cette route entre North Sydney et Port-aux-Basques devait être maintenue comme le canal principal entre Terre-Neuve et la terre ferme; cette route devait être considérée comme une continuation de la route ferroviaire; tout cela a pas mal d'influence sur les taux qui doivent être appliqués à ces services et la façon dont on doit les établir.

Ensuite, on peut voir l'une de nos routes coutumières qui passe de Lewisporte tout autour de la péninsule nord de Terre-Neuve et jusqu'à Corner Brook et qui dessert un nombre un certain nombre de points intermédiaires y compris ceux qui sont au-dessus de la côte nord du Québec.

## [Text]

This is one of our south coast routes, starting out at Port aux Basques, and running along and servicing a lot of the outports, right through to Terrenceville. It is very significant that, on the south coast of Newfoundland, it is virtually impossible to put any roads through; therefore, they depend almost entirely on ferry services to bring in their goods and to allow them to travel back and forth from their area.

We see now one of the south coast routes from Milltown to Argentia; but what it does not show here is that this particular vessel, the *Petite Forte*, also goes out to St. Pierre and Miquelon twice a week, much to the joy of the crew and some of the passengers. And it covers that off, all during the year.

Next, one of the more northern coastal routes that we have, starting out at Lewisporte and going up into Lake Melville and Goose Bay, and then right on up to Nain. That is the most northern part served by any ferry system that I know of in that area. That runs right through until the ice period. Unfortunately, this year, the ice period came a little early and a number of vessels, including one of our own, is sitting up at Goose Bay in the ice, unable to get out.

Here we have one from P.E.I. across to Nova Scotia, and this is run by somebody, as you will note, other than Canadian National: Northumberland Ferries Ltd. We have supplied the vessels for this service and it forms a link between P.E.I. and the Nova Scotian shore.

This is the other route between P.E.I. and the mainland, and it goes to Cape Tormentine, New Brunswick. This is the one that was specified back in the 1800s with regard to the terms of Confederation, where, under a British order in council, the federal government of Canada was directed to maintain a link for mail and other traffic between the island and the Colonial Railway—as I think it was called at that time—and the Transcontinental Railway of Canada; and we are dutybound by those terms of Confederation to maintain this particular route. It was entrusted, at that time, to the Canadian National Railways, and they are the ones who operate it for us and report to us on its operation.

This next is a new one that came into operation just last year. At one time, there was no ferry service out to the Magdalen Islands. There was a freight service running from Montreal and sometimes from Cape Breton Island; however, last year, we established, from Surrey, Prince Edward Island to Cap-aux-Meules on the Magdalen Islands, a ferry service run by the Co-opérative de Transport Maritime Aérienne. The traffic demand was so heavy that at certain times on that route people sat in their cars for three and four days waiting to make a crossing. This is amazing as they had never had this kind of transport before. When it was introduced, there was just a fantastic demand for it. In actual fact, we ran the vessel really beyond its designated running period to handle the traffic, not only in people but in freight, towards the end of the year. It runs from the opening of the ice season in the spring to the beginning of the ice season in the fall.

## [Interpretation]

C'est là l'une de nos routes côtières du sud qui commence à Port-aux-Basques et se déroule le long de la côte pour desservir bon nombre de nos ports côtiers jusqu'à Terrenceville. Il faut remarquer que sur la côte sud de Terre-Neuve il est pratiquement impossible de construire des routes et par conséquent les gens de cet endroit dépendent presque entièrement sur les services de traversiers pour obtenir les denrées alimentaires ou autres et pour voyager à l'extérieur et à l'intérieur de cette région.

Voici maintenant l'une des routes de la côte sud de Milltown à Argentia; mais ce qu'on ne voit pas sur ces diapositives c'est bien ce bateau en particulier, la *Petite Forte* qui va également jusqu'à Saint-Pierre et Miquelon deux fois par semaine à la grande joie de l'équipage et de certains des passagers. Ce navire dessert cette région durant toute l'année.

Sur la prochaine diapositive on y voit les routes côtières les plus au nord en commençant par Lewisporte pour se rendre jusqu'au lac Melville et à Goose Bay pour atteindre enfin Nain. C'est la région la plus nordique que je connaisse qui sera desservie par une exploitation de traversiers qui dessert cette région jusqu'à ce que les glaces arrivent. Malheureusement, cette année la période des glaces est venue un peu trop tôt et un certain nombre de navires y compris l'un des nôtres sont pris dans les glaces à Goose Bay sans pouvoir en sortir.

Voici maintenant le traversier reliant l'île du Prince-Édouard à la Nouvelle-Écosse; il est exploité comme vous le constaterez non par le Canadian National, mais par la *Northumberland Ferries Ltd.* Le traversier nous appartient.

Voici maintenant l'autre itinéraire entre l'île du Prince-Édouard et la terre ferme par cap Tourmentine, au Nouveau-Brunswick. C'est de cette route que l'on a parlé précisément dans les années 1800 pour ce qui est des termes de la Loi sur la Confédération en vertu desquels à cause d'un arrêté en Conseil britannique, le Gouvernement fédéral devait maintenir liaison pour le courrier et autres entre l'île et le chemin de fer Colonial—c'est ainsi qu'on l'appelait si je ne m'abuse—à cette époque et le chemin de fer Transcontinental du Canada; il est de notre devoir en vertu de ces articles de la Confédération de maintenir cette route en particulier. Celle-ci a été confiée à cette époque au chemin de fer du Canadian National ce sont eux qui l'exploitent pour nous et qui nous font rapport sur leur exploitation.

La diapositive suivante vous donne une idée de la nouvelle route qui a été exploitée tout juste l'année dernière. A un moment donné il n'y avait aucun service de traversier jusqu'aux îles de la Madeleine. Il y avait déjà un service de transport du fret de Montréal et même parfois de l'île du Cap-Breton; toutefois, l'année dernière, nous avons établi de Surrey, Île du Prince-Édouard jusqu'au Cap-aux-Meules dans les Îles de la Madeleine, un service de traversier qui est exploité par la Coopérative de transport maritime. La demande était si grande qu'à certains moments donnés les gens devaient s'asseoir dans leur voiture pour trois et quatre jours pour attendre le traversier d'une rive à l'autre. Cela est d'autant plus surprenant on n'avait jamais eu ce genre de transport auparavant. Une fois que celui-ci fut mis en place il y a eu une demande tout à fait fantastique de la part des habitants. De fait nous avons exploité ce service au-delà réellement de la période d'exploitation désignée pour tenir compte du trafic non seulement du côté passagers mais aussi du côté



[Texte]

This is our Yarmouth-Bar Harbour vessel that runs internationally from Nova Scotia to Maine. It, again, is operated by CN and it has the *Bluenose*; it is not the wooden one with the sails but a fairly modern vessel. It is basically a summer transport although it does carry freight during the winter. It runs 12 months of the year but cuts down its operations somewhat in the winter time to about two days a week; in the summer time, it runs daily.

• 1055

This is the one I mentioned that runs from Kingsville and Leamington across to Sandusky. It does not show that it stops at Pelee Island but it does and is run by the Pelee Shipping Company. It runs until the ice season comes in, which is fairly late in Lake Erie then starts up again quite early in the spring.

These are just a couple of pictures of the vessels we have. This is our rail car carrier. It is an ice-breaking ferry, is used all winter and has the power, the weight and size to break its way through the ice in the Gulf of St. Lawrence. I suppose, just as any icebreaker, it does get stuck the odd time but, in the main, it keeps the route open along with a couple of other icebreakers that we have to allow even some of the only ice-strengthened vessels to operate and carry traffic and passengers to Newfoundland.

This is the *Lucy Maud Montgomery* coming into the shore at Nova Scotia. It shows, basically, how the vessel opens up and allows the traffic to come in.

This is the port of North Sydney, which is the one designated in the terms of Confederation as the mainland port servicing Newfoundland. It is the one through which most of our traffic goes. Last year we handled more than 600,000 tons of freight. There were 300,000 or 400,000 people who passed through in the tourist season as well.

This is one of the vessels. As you can see, these are not small ferry vessels: they are actually ocean liners because the Gulf of St. Lawrence is one of the roughest pieces of water in the world and requires ocean-going vessels. This is pulling into the port of Port aux Basques. You will see, just behind the vessel, up here at the top, a little island which is known as Verte Isle, where the vessels have to navigate with great danger. This has been a source of problem; however, they tried to take it out once but it changed all the harbour characteristics and it had to be put back. The vessels do have a hard time.

[Interprétation]

du transport des marchandises vers la fin de l'année. Ce service est exploité au tout début du dégel au printemps jusqu'au début de la saison des glaces à l'automne.

je viens de vous parler de notre bateau du Port de Yarmouth-Bar qui bat pavillon international de la Nouvelle-Écosse jusqu'au Maine. Celui-ci de plus est exploité par le CN qui possède la navire *Blue Nose*; je ne veux pas parler ici du vaisseau de bois à voiles qui est une curiosité historique mais plutôt d'un navire assez moderne. A vrai dire c'est plutôt là un service de transport pour l'été bien qu'il serve pour le transport du fret au cours de l'hiver. Il est en exploitation douze mois par année mais il diminue

quelque peu ses opérations durant l'hiver pour en arriver à offrir un service deux fois par semaine tandis qu'à l'été c'est un service quotidien qui est en place.

Je veux parler ici et je l'ai déjà mentionné, du traversier qui part de Kingsville et Leamington jusqu'à l'autre côté à Sandusky. On peut constater ici qu'il y a un arrêt à l'Île Pelée mais de fait il y en a un qui est exploité par la Société *Pelée Shipping*. Ce service est en exploitation jusqu'à la saison des glaces qui est plutôt tardive dans le Lac Érié et qui recommence son exploitation au tout début du printemps.

Voilà justement quelques diapositives qui vous indiquent quels sont nos navires. Voilà notre transporteur de wagons ferroviaires. C'est un brise-glace qui est utilisé l'hiver et qui a le pouvoir, le poids et les dimensions nécessaires pour se frayer un chemin à travers la glace dans le Golfe du Saint-Laurent. Je suppose que comme tout autre brise-glace il tombe en panne parfois mais en général ce brise-glace sert à conserver la route ouverte de concert avec quelques autres brise-glaces afin de transporter les passagers et les marchandises jusqu'à Terre-Neuve.

Nous nous servons pour ce faire du brise-glace *Lucy Maud Montgomery* qui vient sur la côte en Nouvelle-Écosse. Ces dispositifs démontrent comment le navire se fraie un chemin et permet au trafic de se poursuivre.

Voilà maintenant le Port de North Sydney qui en est un de ceux qui est désigné aux termes de la Confédération comme étant le port côtier pour desservir le trafic vers Terre-Neuve. C'est par ce navire que la plupart du transport s'effectue. L'année dernière nous avons eu en main plus de 600,000 tonnes de fret. On a compté 300,000 à 400,000 personnes qui ont fait ce voyage au cours de la saison touristique.

Voici maintenant l'un de nos traversiers. Comme vous pouvez le constater, ce ne sont pas de petits traversiers. Ce sont réellement des navires de haute mer, car le Golfe Saint-Laurent est l'un des cours d'eau les plus dangereux au monde où l'on exige des navires qui puissent naviguer dans les océans. Voici maintenant une diapositive où l'on voit un bateau ancré dans le Port aux Basques. Vous constaterez tout à fait à côté du navire au haut de cette photo une petite île qui est connue sous le nom de l'Île Verte où les navires peuvent rencontrer de grands dangers de navigation. Depuis longtemps c'est là une source de problème; pourtant on a essayé à un moment donné de ne pas passer par là mais toutes les caractéristiques agréables de ce port devaient être enlevées et on a dû remettre en marche le service à nouveau. Ces navires ont de fait de grandes difficultés.

[Text]

This is the inside of a rail car carrier indicating what goes across to Newfoundland. You can see the containers down at the far end, the open boxcars, the regular boxcars, the pallets. These are tanks of oleomargarine that are going across to Newfoundland.

This is one of our passenger and truck vessels showing the cars, your campers and so on. I am sure the horse's tail hanging out the end of that van has no significance. However, they do carry everything across on the vessels and it is about the only means of consistent transportation across the Gulf.

If I could hold you for about three minutes more, I would like to show you the organization chart that we have to indicate to you what is going on.

• 1100

**Mr. McKenzie:** Mr. Chairman, with all due respect, perhaps we could have it sent to us. It is easily reproduced.

**Mr. Knapp:** Surely.

**Mr. McKenzie:** It is 11.00 o'clock.

**Mr. Knapp:** Yes. We can do that, we would be glad to.

**The Chairman:** Perhaps that would be the best way. Could we have the lights please. We have to give up this office at 11.00 o'clock. If you could send the Committee the chart we would all take a look at it.

**Mr. Knapp:** I would be very pleased to.

**The Chairman:** I will outline to the Committee the problem the Chair has right now. This morning we heard a brief outline of the Headquarters Program, the Marine Transportation Program, the Air Transportation Program and the Surface Transportation Program shown in the estimates for the Ministry of Transport. It was a brief outline and we have not fully studied them. The next items are the Atlantic Pilotage Authority, the Canadian National Railways and the Canadian Transport Commission. It was felt at the steering committee meeting that we should leave the CNR until either the annual report was referred to us or the financial bill before the House was sent to the Committee. So the steering committee tentatively agreed to have the Canadian Transport Commission next, on Thursday, which I think we can do.

We will get back to Vote 1. We will have the Minister here and with the knowledge gained this morning the Committee will be better able to ask very intelligent questions about the administration and the policy.

Just before we adjourn, could I have agreement to go ahead and have the CTC on Thursday? Is that agreed?

[Interpretation]

Voilà maintenant l'intérieur d'un transporteur de wagons ferroviaires où l'on indique ce qui est transporté jusqu'à Terre-Neuve. Vous pouvez voir les conteneurs à l'arrière-plan les wagons ouverts, les wagons ordinaires, et les palettes. Ce sont là des réservoirs d'oléomargarine qui se rendent jusqu'à Terre-Neuve.

Voici maintenant l'un de nos navires à passagers et camions où l'on indique les voitures, les campeurs, etc. Je suis certain que la queue du cheval qui pend à l'arrière de ce camion n'a aucune signification. Toutefois, en effet ces vaisseaux transportent tout espèce de choses et c'est à peu près le seul moyen de transport permanent d'un bout à l'autre du Golfe.

Si je pouvais retenir votre attention pour encore trois minutes de plus j'aimerais vous indiquer l'organigramme qui vous donnera une bonne idée de ce qui se passe à cet endroit.

**M. McKenzie:** Monsieur le président, sauf le respect que je vous dois, ne pourrait-on pas nous envoyer cet organigramme car c'est facile de le reproduire.

**M. Knapp:** Sûrement.

**M. McKenzie:** Il est 11h 00.

**M. Knapp:** Oui. Nous pouvons le faire. Nous serions très heureux de le faire.

**Le président:** Ce serait peut-être la meilleure façon de procéder. Pourriez-vous remettre le courant électrique. Nous devons évacuer les lieux à 11 heures du matin. Si vous pouvez envoyer cet organigramme aux membres du Comité nous nous ferons un plaisir d'y jeter un coup d'œil.

**M. Knapp:** Ce sera un plaisir pour moi.

**Le président:** Je vais vous exposer maintenant le problème auquel je dois faire face. Ce matin nous avons entendu un bref exposé du Programme sur les quartiers généraux, porte-parole des transports maritimes, les porte-parole des transports aériens et des transports sur terre tels qu'ils sont indiqués dans les prévisions budgétaires pour le ministère des Transports. Ce fut là un bref exposé et nous ne les avons pas étudiées suffisamment. Aux autres rubriques il s'agira d'étudier les rapports des autorités sur le pilotage de l'Atlantique, le rapport des chemins de fer du Canadien national et de la Commission canadienne des transports. Lors de la réunion du Comité de direction, on a cru bon de laisser de côté le rapport des chemins de fer du Canadien national jusqu'à ce que leur Rapport annuel nous soit présenté ou jusqu'à ce que le bill sur les finances dont présentement la Chambre est saisie soit renvoyé en comité. Donc, le Comité de direction a été d'accord pour faire comparaître ensuite la Commission canadienne des transports, c'est-à-dire jeudi et je crois que nous pouvons le faire.

Nous en reviendrons au Crédit 1. Le ministre sera ici parmi nous et avec les connaissances acquises ce matin, les membres du Comité seront en meilleure posture pour poser des questions très intelligentes au sujet de l'administration de la politique de ce ministère.

Juste avant d'ajourner puis-je obtenir votre accord afin que compareisse ici jeudi la CCT. Êtes-vous d'accord?



[Texte]

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Then, gentlemen, if we agree to stand Vote 1 I would entertain a motion to adjourn, or do we need one? We do not need one.

Vote 1 allowed to stand.

**The Chairman:** The Committee stands adjourned until Thursday, at 3.30 o'clock.

[Interprétation]

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Bon alors, messieurs, si nous sommes d'accord pour réserver le Crédit 1, j'aimerais recevoir une motion pour l'ajournement de cette séance quoique je me demande si nous en avons besoin. Non, je ne crois pas que nous ayons besoin de cette motion.

Le Crédit 1 est réservé.

**Le président:** Le Comité s'ajourne jusqu'à jeudi à 15h 30.





Library  
Education

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, April 5, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le jeudi 5 avril 1973

Président: M. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1973-74—  
Canadian Transport Commission

CONCERNANT:

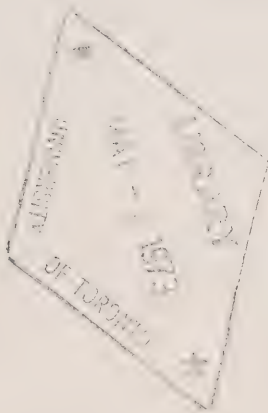
Budget des dépenses 1973-1974—  
Commission canadienne des transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session  
Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la  
vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Campbell  
Carter  
Dupont  
Ellis

Godin  
Grier  
Guay (*Saint-Boniface*)  
Kempling

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Loiselle  
Mazankowski  
McGrath  
McKenzie

Olivier  
Rose  
Stewart (*Cochrane*)  
Thomas (*Moncton*)  
Turner  
(*London East*)—(19).

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O.65(4)(b)

On Wednesday, April 4, 1973:

Mr. Benjamin replaced Mr. Rose;  
Mr. Grier replaced Mr. Howard;  
Mr. Thomas (*Moncton*) replaced Mr. Ritchie.

On Thursday, April 5, 1973:

Mr. Dupont replaced Mr. Portelance;  
Mr. McGrath replaced Mr. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*);  
Mr. Olivier replaced Mr. Duquet;  
Mr. Rose replaced Mr. Benjamin.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 14 mars 1973:

M. Benjamin remplace M. Rose;  
M. Grier remplace M. Howard;  
M. Thomas (*Moncton*) remplace M. Ritchie.

Le jeudi 5 avril 1973:

M. Dupont remplace M. Portelance;  
M. McGrath remplace M. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*);  
M. Olivier remplace M. Duquet;  
M. Rose remplace M. Benjamin.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 5, 1973

(3)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Campbell, Carter, Dupont, Ellis, Grier, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Kempling, Loiselle, Mazankowski, McGrath, McKenzie, McRae, Olivier, Rose, Stewart (*Cochrane*), Thomas (*Moncton*) and Turner (*London East*).

*Other Members present:* Messrs. Forrestall, Howard, Masniuk, Poulin and Schumacher.

*Witnesses:* From the Canadian Transport Commission: the Honourable E. J. Benson, President and Mr. M. E. Burwash, Executive Director, Railway Transport Committee.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Estimates 1973-74. (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, April 3, 1973, Issue No. 1*).

The Chairman called Vote 65—Operating expenditures of the Canadian Transport Commission.

The Honourable E. J. Benson made a statement pertaining to the Canadian Transport Commission, and answered questions.

Mr. McGrath moved,—That the President of the Canadian Transport Commission provide this Committee with copies of all documents and papers in possession of the Commission pertaining to all studies, reports and assessments compiled by officials of the Commission or other persons relating directly or indirectly to all the respective price increases most recently approved by the Commission on the application of Bell Canada.

After debate thereon, the said motion was allowed to stand until 5:20 p.m. this day.

Mr. Ellis moved,—That this Committee recommend to the Canadian Transport Commission that the recent decision permitting an increase in rates by Bell Canada be held in abeyance for a period of 90 days.

After debate thereon, the question being put on the said motion, it was agreed to on the following division: YEAS—10; NAYS—0.

It was agreed that the Committee adjourn at 5:30 p.m. this day, with the understanding that Mr. Benson and officials of the Commission would come before the Committee on Tuesday, April 10, 1973 at 8:00 p.m. and, if necessary, on Thursday, April 12, 1973 at 11:00 a.m.

Mr. Benson and Mr. Burwash answered questions.

Debate resumed on the motion of Mr. McGrath,—That the President of the Canadian Transport Commission provide this Committee with copies of all documents and papers in possession of the Commission pertaining to all studies, reports and assessments compiled by officials of the Commission or other persons relating directly or indirectly to all the respective price increases most recently approved by the Commission on the application of Bell Canada.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 5 AVRIL 1973

(3)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 40 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Campbell, Carter, Dupont, Ellis, Grier, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Kempling, Loiselle, Mazankowski, McGrath, McKenzie, McRae, Olivier, Rose, Stewart (*Cochrane*), Thomas (*Moncton*) et Turner (*London-Est*).

*Autres députés présents:* MM. Forrestall, Howard, Masniuk, Poulin et Schumacher.

*Témoins:* De la Commission canadienne des transports: l'honorable E. J. Benson, président, et M. M. E. Burwash, directeur exécutif, Comité du transport par chemin de fer.

Le comité reprend l'étude de son ordre de renvoi concernant les prévisions budgétaires pour 1973-1974 (*Voir le procès-verbal du mardi 3 avril 1973, fascicule n° 1*).

Le président met en délibération le Crédit 65—Dépenses de fonctionnement de la Commission canadienne des transports.

L'honorable E. J. Benson fait une déclaration sur la Commission canadienne des transports et répond aux questions qui lui sont posées.

M. McGrath propose,—Que le président de la Commission canadienne des transports fournisse au comité des exemplaires de tous documents et textes de la Commission concernant la totalité des études, rapports et évaluations effectués par les fonctionnaires de la Commission ou d'autres personnes, se rapportant directement ou indirectement à toutes les augmentations respectives de tarif approuvées tout récemment par la Commission à la demande de Bell Canada.

Après débat, ladite motion est réservée jusqu'à 17 h 20 aujourd'hui.

M. Ellis propose,—Que le comité recommande à la Commission canadienne des transports de laisser en suspens, pour une période de 90 jours, la récente décision permettant à Bell Canada une augmentation de ses tarifs.

Après débat, ladite motion, mise aux voix, est adoptée par 10 voix contre 0.

Il est décidé que le comité s'ajournera à 17 h 30 aujourd'hui et que M. Benson et les fonctionnaires de la Commission comparaitront devant le comité le mardi 10 avril 1973 à 20 heures et, au besoin, le jeudi 12 avril 1973 à 11 heures.

M. Benson et M. Burwash répondent aux questions qui leur sont posées.

Le débat se poursuit sur la motion de M. McGrath,—Que le président de la Commission canadienne des transports fournisse au comité des exemplaires de tous documents et textes de la Commission concernant la totalité des études, rapports et évaluations effectués par des fonctionnaires de la Commission ou d'autres personnes, se rapportant directement ou indirectement à toutes les augmentations respectives de tarif approuvées tout récemment par la Commission à la demande de Bell Canada.

And the question being put on the said motion, it was agreed to on the following division: YEAS—15; NAYS—0.

At 5:35 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ladite motion mise aux voix est adoptée à l'unanimité.

A 17 h 35, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 5, 1973

• 1536

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. Today we have before us the Canadian Transport Commission.

## THE DEPARTMENT OF TRANSPORT

D—Canadian Transport Commission

Vote 65—Canadian Transport Commission—Operating expenditures—\$13,476,000.

On my right is Mr. Benson, whom many of you know. Perhaps, Mr. Benson, you would introduce your officials and give us an opening statement.

Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission): I have here with me at the table Mr. Harris Arbique, Secretary of the Commission; and Mr. D. K. Scoulfield, Financial Adviser to the Commission. Along with me as well, in case of questions concerning individual committees, I have Mr. M. E. Burwash, Executive Director, Railway Transport Committee; Mr. J. W. Green, Executive Director, Air Transport Committee; Mr. G. R. Blanchet, Executive Director, Water Transport Committee; Mr. R. Martin, Managing Director, Operations, Motor Vehicle Transport Committee; Mr. J. L. MacAngus, Director, International Maritime Transport Branch of the I.T.P.C.; Mr. J. W. Gervin, Assistant Director, International Air Transport Branch, I.T.P.C.; Mr. J. Hanley, Executive Director, Traffic and Tariffs Branch, Research, for telecommunications and rail rates; Mr. G. H. Cooper, Director, Systems Analysis Branch, Research; and Mr. D. W. Foley, Executive Assistant to Vice-President, Research.

Mr. Guay (St. Boniface): It is nice to have them. Mr. Chairman, somebody mentioned something to me and it has nothing to do with what I read in the paper here about locking horns, but...

The Chairman: Order, gentlemen, I think we will hear Mr. Benson's statement.

Mr. Benson: I did not intend to make a long statement this time. I think most people here are familiar with the work of the Canadian Transport Commission which is a court of record and basically responsible not for setting policy in transportation but for administering the policy as laid down in the various acts, of course the major one being the Canadian Transportation Act, and as laid out in government policy. Here as an example one might take the division of passenger traffic between Air Canada and Canadian Pacific, which is a matter of government policy which is administered by the commission.

The commission has 17 commissioners and we are divided into a number of committees, the Air Transport Committee, the Commodity Pipeline Transport Committee, which has not been too active so far—we have not had any applications; the International Transport Policy Committee; the Motor Vehicle Transport Committee; the Railway Transport Committee; the Telecommunications Committee; the Water Transport Committee; and of course the Review Committee of the commission. Basically that is what the commission consists of, and I would be pleased to

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 5 avril 1973.

[Interprétation]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum. Aujourd'hui, nous allons étudier le budget de la Commission canadienne des transports.

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

D—Commission canadienne des transports

Crédit 65—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement—\$13,476,000.

Sur ma droite vous voyez M. Benson que beaucoup d'entre vous connaissent déjà. Puis-je vous demander, monsieur Benson, de nous présenter vos collègues et de faire une brève introduction.

L'honorable E. J. Benson (président de la Commission canadienne des transports): A côté de moi se trouvent le secrétaire de la Commission, M. Harris Arbique et notre conseiller financier, M. D. K. Scoulfield; m'ont également accompagné les directeurs de nos divers comités spécialisés afin de m'aider à répondre aux questions que vous pourriez poser à leur sujet. Je vous présente le directeur exécutif du Comité des transports par chemin de fer, M. M. E. Burwash; le directeur exécutif du Comité des transports aériens, M. J. W. Green; le directeur exécutif du Comité des transports par eau, M. J. R. Blanchet, le directeur général de l'exploitation du Comité des transports par véhicule à moteur, M. R. Martin; le directeur des Transports maritimes internationaux du CPMTI, M. J. L. MacAngus, accompagne du sous-directeur, M. J. W. Gervin; le directeur exécutif de l'Exploitation et des Tarifs, qui fait partie du Service de recherche dans le domaine des tarifs des télécommunications et des chemins de fer, M. J. Hanley; le directeur de l'Analyse des systèmes, M. G. H. Cooper ainsi que l'adjoint exécutif du vice-président de la Recherche, M. D. W. Foley.

M. Guay (Saint Boniface): Nous sommes très heureux de vous accueillir ici. Monsieur le président, on vient de nous dire quelque chose qui n'a, d'ailleurs, rien à voir avec ce que je viens de lire dans mon journal sur l'affrontement, mais...

Le président: A l'ordre, messieurs. Je pense que nous allons donner la parole à M. Benson.

M. Benson: Cette fois-ci, je ne veux pas faire une longue introduction. Je pense que la plupart d'entre vous sont au courant de l'activité de la Commission canadienne des transports qui consiste non pas à formuler une politique des transports, mais à l'administrer selon les différentes lois, dont surtout la Loi canadienne sur les transports, et en suivant la politique du gouvernement. Prenons, par exemple, la répartition du service des passagers entre Air Canada et le Canadien Pacifique qui dépend de la politique du gouvernement que la Commission est chargée d'appliquer.

Notre Commission est composée de 17 membres et de toute une série de comités spécialisés comme le Comité des transports aériens; le Comité des transports par pipe-line de denrées qui, jusqu'à maintenant, n'a pas encore été trop actif parce que nous n'avons pas encore reçu de demandes; le Comité de la politique en matière de transport international; le Comité des transports par véhicule à moteur; le Comité des transports par chemin de fer; le Comité de télécommunication; le Comité des transports par eau et, évidemment, le Comité des révisions de la Commission.

[Text]

try to answer any questions you may have with respect to our estimates.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

• 1540

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

I presume that, under the provisions of Vote 65, we will be able to deal with questions arising from the latest Canadian Transport Commission report as well?

The Chairman: Yes, I would assume so.

Mr. Benson: Yes.

Mr. Mazankowski: Fine.

With that in mind, Mr. Chairman, I think that we on this side of the Committee will be proposing a number of questions arising from the report of the Canadian Transport Commission; questions regarding the passenger train service. It is interesting to note that, in the year 1972, there were no passenger train services discontinued. I wonder if that was because it was an election year, and that, if we have an election in 1973, whether we will be spared the further discontinuance of railway passenger service.

Mr. Benson: The fact that an election occurs or does not occur in no way reflects the decision of the commission. The decisions of the commission are independent decisions made by the commissioners who are appointed for a fixed tenure of 10 years.

Mr. Mazankowski: Then there is no particular reason why the decisions were not handed down regarding the rail passenger services which were the subject of hearings during the previous year?

Mr. Benson: No; it is a matter of getting the decisions out. There are two decisions outstanding, as I recall, where there were public hearings, and these will be coming along in due course.

Mr. Mazankowski: How many are pending at the moment?

Mr. Benson: It is in the report here somewhere.

Mr. Mazankowski: According to this, there would be two. Public hearings were held in Edmonton on the Edmonton Grand Centre and Northern Alberta Railways.

Mr. Benson: There never has been a discontinuance, I believe, without a public hearing and that continues to be the policy of the commission. It is just a matter of getting these reports out.

The commission has, as you know, 17 commissioners who had a pretty heavy load during the past year. We are now short of two commissioners but they will be appointed in due course.

There are major decisions outstanding and we have people working very hard to get them out; but as you can see from here, the number of routine decisions that have to be made by the committee take up a tremendous amount of time and we are looking at how we can best facilitate the getting out of reports.

[Interpretation]

Voilà les éléments les plus importants qui composent notre Commission. Nous essayerons de répondre le mieux que nous pourrions à vos questions concernant nos prévisions budgétaires.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

J'imagine que nous pouvons également discuter du dernier rapport de la Commission canadienne des transports dans le cadre du crédit 65?

Le président: Je pense que oui.

M. Benson: Oui.

M. Mazankowski: Très bien.

Je prévois que les députés de mon côté vont poser toute une série de questions au sujet du chapitre du rapport consacré au service des passagers des chemins de fer. Il est réconfortant de noter qu'il n'y a pas eu de suppressions de services-passagers en 1972. Est-ce que c'était seulement en vue de la campagne électorale en 1973 ou pouvons-nous vraiment espérer qu'il n'y aura pas d'autre fermeture de ligne de train de passagers.

M. Benson: L'organisation des élections n'influence d'aucune manière les décisions de la Commission qui sont prises en toute liberté par les membres de la Commission qui ont un mandat fixe de dix ans.

M. Mazankowski: Il n'y a donc aucune raison particulière pour l'absence de décisions concernant les services passagers qui avaient fait l'objet d'audiences l'année précédente?

M. Benson: Non, c'est tout simplement une question de publication des décisions. Si je me souviens bien, il y a encore deux décisions en suspens concernant des problèmes qui ont fait l'objet d'audiences publiques et nous les rendrons en temps dû.

M. Mazankowski: Quel est le nombre des décisions en suspens?

M. Benson: Cela se trouve quelque part dans le rapport.

M. Mazankowski: Il y en a apparemment deux. Il y a eu des audiences au sujet du grand centre d'Edmonton et de la Northern Alberta Railways.

M. Benson: A mon avis, nous n'avons jamais accepté de fermeture de ligne sans organiser au préalable des audiences publiques et la Commission continue à appliquer cette politique. C'est tout simplement une question de publication des rapports.

Vous savez que la Commission se compose de 17 membres et que nous avons tous eu beaucoup de travail l'année dernière. Nous espérons que les deux postes vacants de la Commission seront occupés bientôt.

Il y a plusieurs décisions très importantes en suspens. Notre personnel travaille énormément pour accélérer les choses, mais nous perdons beaucoup de temps avec les décisions de routine que nous devons prendre dans chaque comité spécialisé, comme vous avez pu le voir par vous-mêmes, et nous essayons de notre mieux d'accélérer la publication des rapports.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** You have a number of applications before you, I presume?

**Mr. Benson:** Yes, and it is in here somewhere. I will have to check the number. But all of our decisions, as you said, in the past year have been for a continuance of service; although we did, in all cases, find that they were not economically sound, and that they would have to be subsidized.

**Mr. Mazankowski:** The other questions that Committee members will be posing concern rail line abandonment and the question of railway safety—a matter that concerns us very much—and we would hope that we might be able to get answers in those particular areas.

**Mr. Benson:** On rail safety, as a matter of fact, we have produced two reports. We had a rail safety committee set up and have submitted two reports. Our final report will be coming forth in due course and, I hope, is not too far off.

In addition to this, the Safety Advisory Committee, consisting of representatives of the CNR, the CPR and the railway unions, is now active. They met for the first time in March, I believe, and considered the matter that had been raised by some members, of safety with respect to the training of locomotive engineers. The Committee, consisting of these three people, decided that the training course offered by the railways was adequate and did not involve the safety factor.

• 1545

**Mr. Mazankowski:** Another area we would like to get into is the matter of the ABC regulations: to find out from the commission whether the new regulations are working satisfactorily and whether any changes are contemplated.

I would like to have a little more information with reference to your report regarding the bucket-shop operators. I think it would be well if more information were presented to us as to who these bucket-shop operators were. Was there contravention of the regulations? I presume there was. Have any charges been laid? What action has been taken by the Canadian Transportation Commission?

These are items that I think we would like to be pursuing, perhaps not right at this point in time but throughout the hearings.

**Mr. Benson:** That is fine.

I would like to make a brief comment on the ABC's. They, of course, were devised after international conferences. The basic ABC concept was not a product solely of the Canadian Transport Commission. Rather, consultation with the European association plus the Americans, took place on three occasions, before a decision was made last October.

With respect to the major carriers, we think that they are satisfied with the ABC regulations, generally, and are able to work within them. We did, as you know, recently shorten the period in order to give a longer transition into it.

With respect to the European countries and their acceptance of ABC's, we now have acceptance of ABC's, I believe, in all areas, except for Italy and the Scandinavian countries.

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** J'imagine que la Commission est saisie de toute une série de demandes?

**M. Benson:** Oui, cela doit également se trouver dans le document. Je devrais vérifier le nombre. L'année dernière, nous avons opté dans tous les cas pour la continuation des services quoique aucun d'entre eux ne soit rentable et que tous doivent être subventionnés.

**M. Mazankowski:** La sécurité des chemins de fer et le manque d'entretien des rails est un autre sujet qui nous inquiète beaucoup. Nous espérons que vous en parlerez plus longuement.

**M. Benson:** Nous avons publié deux rapports au sujet de la sécurité des chemins de fer. Nous avons créé un comité spécial chargé des problèmes de sécurité des chemins de fer qui a rédigé deux rapports. Nous espérons pouvoir soumettre notre rapport définitif d'ici peu de temps.

Par ailleurs, le comité consultatif en matière de sécurité qui se compose de représentants du Canadien Pacifique, du Canadien National et des syndicats des cheminots a commencé ses travaux. Au cours de sa première séance qui a eu lieu au mois de mars, je pense, le comité a discuté du problème de la sécurité concernant la formation des conducteurs de locomotives qui avait été soulevé par plusieurs membres. Les trois membres du comité ont jugé que les cours de formation offerts par les chemins de fer étaient satisfaisants du point de vue de la sécurité.

**M. Mazankowski:** Nous voudrions également savoir si les règlements ABC se sont révélés satisfaisants et s'il est question d'y apporter des modifications.

J'aimerais avoir plus de renseignements sur votre rapport concernant les agents. Il serait utile de savoir l'identité de ces agents frauduleux. Est-ce qu'il y a eu infraction aux règlements? Je présume que cela a été le cas et que des accusations ont été portées. Quelles mesures ont été prises par la Commission canadienne des transports?

Ce sont là des questions dont il faudra discuter.

**M. Benson:** D'accord.

J'aimerais faire un bref commentaire sur les règlements ABC. Ils ont été adoptés après des conférences internationales. Le principe de base n'est pas attribuable seulement à la Commission canadienne des transports, il est le fruit de consultations avec l'association européenne et l'association américaine. Nous avons eu des entretiens à trois reprises avant de prendre une décision en octobre dernier.

Nous croyons que les compagnies aériennes les plus importantes sont, en général, satisfaites des règlements ABC qui n'entravent pas leur exploitation. Comme vous le savez, nous avons écourté la période pour prolonger le temps de transition.

Quant à la position des pays européens, je crois que les règlements sont acceptés partout, sauf en Italie et dans les pays scandinaves.

## [Text]

Not very many charters go in to the Scandinavian countries, in any case. What we would like them to do is accept our ABC charters and we will accept what they send; but this has not been determined. Italy is in the same position, and has not decided to accept ABC charters. The other major countries have accepted ABC charters.

There are some problems. Some ethnic groups that had problems approached the commission and we have indicated that, within the powers that we have, and if they have particular difficulties that appear unfair, we will try to deal with them.

We had a similar representation from students, and they have talked with the Chairman of the Air Transport Committee. Their problems are a little more difficult because, in effect, they are running an airline, and that violates the charter concept as agreed upon with the European countries.

We have also had the question of dual landing come to our attention recently and it is in front of the commission. That is where a 747 aircraft would take off from Vancouver and stop in Alberta to pick up additional people, then go overseas. This creates some problems, but we are presently taking a look at it in the Air Transport Committee.

**The Chairman:** One more question and that will have to be your last, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** It is quite obvious, Mr. Chairman, that the new President of the Canadian Transport Commission is fully abreast of what is going on in the commission, from the answers he has given.

There is one more question that I would like to bring to the commission's attention. It is a matter which is causing a great deal of public concern: the application of Bell Canada for rate adjustments over the past few years and, particularly, the decision announced in the past week.

I believe it is noteworthy to recognize that Bell has been handed some rather sizable increases on four different occasions in less than four years. I think the question that arises in the mind of the public is the remarkable degree of success that Bell has had in achieving its wishes through the CTC, and, I believe, the public is questioning the justification of these increases approved by the Canadian Transport Commission.

No doubt, the matter of rates, the application and the manner in which the hearings took place, is a very complex matter and there are many items that enter into the picture when assessing the application that was brought forth. I am wondering, Mr. Chairman, if the President of the CTC, in light of the fact that there seems to be a wave of suspicion that the public interest in this particular case was not upheld under the provisions of Section 3(21) of the Railway Act, could table with the committee documentation in more detail respecting the rationale and the basis upon which the decision was founded.

• 1550

**Mr. Benson:** First of all, Mr. Chairman, I think with respect to the decision per se of the commission, I must take the view that the decision speaks for itself. It is an appealable decision, as you know; it is appealable to the federal cabinet who can set the whole thing aside. It is also appealable in matters of law to both the federal court and the Supreme Court of Canada. When decisions are made by commissioners I do not think I can comment on a decision per se, whether I sit on the particular panel that

## [Interpretation]

De toute façon, il y a très peu de vols à la demande à destination des pays scandinaves. Nous aimerions qu'ils acceptent nos vols et nous ferions de même. Mais, pour le moment, il n'y a pas d'accord. Il en est de même pour l'Italie qui n'a pas encore décidé d'accepter ces vols ABC. Mais il n'y a de difficultés avec aucun autre pays important.

Il y a quelques autres problèmes. Certains groupes ethniques ont demandé la collaboration de la Commission pour résoudre des difficultés auxquelles ils doivent faire face et nous leur avons répondu que nous serions disposés à intervenir dans la mesure du possible.

Des groupes d'étudiants se sont entretenus avec le président du Comité des transports aériens, mais leur situation pose plus de difficultés parce qu'ils exploitent en fait une ligne aérienne et ainsi ils enfreignent le principe fondamental de vol à la demande tel qu'il a été convenu par les pays européens.

Maintenant la Commission s'occupe de la question du droit d'escale. Vient par exemple le cas d'un avion qui part de Vancouver, fait escale en Alberta pour prendre des passagers supplémentaires pour ensuite traverser l'Atlantique. Cela cause des problèmes que nous sommes en train d'étudier au Comité des transports aériens.

**Le président:** Votre dernière question, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Il est évident, monsieur le président, que, d'après des réponses, le nouveau président de la Commission canadienne des transports est tout à fait au courant de ce qui se passe à la Commission.

Il y a encore une question de grand intérêt public que j'aimerais attirer à l'attention de la Commission, à savoir, la demande de Bell Canada de changements tarifaires et, notamment, la décision qui a été rendue publique la semaine dernière.

Il faut souligner que Bell Canada a déjà obtenu quatre augmentations considérables dans une période de moins de quatre ans. Le public se demande comment Bell Canada arrive si facilement à ses fins par l'intermédiaire de la Commission canadienne des transports et, à mon avis, doute de la justification des augmentations approuvées par la Commission canadienne des transports.

Je sais que la question des tarifs est très complexe et qu'il y a beaucoup de facteurs dont il faut tenir compte avant de pouvoir se prononcer sur la demande de la Société. Monsieur le président, est-ce qu'il serait quand même possible que le président de la Commission soit invité à déposer un document plus détaillé sur la manière dont la décision a été prise pour satisfaire le public qui semble croire que l'article 3(21) de la Loi sur les chemins de fer n'a pas été scrupuleusement respecté.

**M. Benson:** Avant tout, monsieur le président, je pense que la décision de la Commission n'a pas besoin d'explication. Vous savez que l'on peut y faire appel. Le cabinet peut suspendre notre décision. Par ailleurs, aussi bien la Cour fédérale que la Cour suprême peuvent faire appel. Je ne suis pas en mesure de formuler des commentaires au sujet d'une décision en soi, que j'aie fait partie du jury ou non. Vous pouvez prendre connaissance des témoignages qui comptent 3,000 pages. Nous pouvez également lire les



[Texte]

hears an application or not. Certainly the evidence is available, three thousand pages of it. The more than one hundred answers to written documents, some stretching to two or three hundred pages, are available.

I can make a comment with respect to public representation. Determination of Bell rates is a complicated matter. It is a matter of equity. I think our attitude that we represent the public interest and the public interest must be our prime concern in making decisions is clearly set out in the decision. The public interest involves not only fairness to the subscribers on the one hand and the shareholders on the other. It also involves ensuring that the telephone systems we regulate are good ones and continue to offer adequate service in the future.

Continuing with public representation, at the hearings in which I sat the Province of Ontario and the Province of Quebec in my view tried to set forward the point of view of the public in their appearances before the Commission, and they appeared throughout. I think the evidence would indicate this.

There have been suggestions that the commission might sit outside Ottawa so more people could make submissions. We have thought about this. It is difficult to move a court of record from place to place only to allow people to make certain representations. We are thinking about how we might better enable people to make their representations to us, perhaps before the formal hearings or in some other way.

Another question that has been raised is the adequacy of our staff to do analysis. This is the first hearing that I have sat on as a commissioner and I would like to congratulate the staff for the analysis they can do and for how quickly they do it.

All the resources of the commission come behind commissioners who have a hearing. We have asked for detailed analysis which has been produced in the Commission within 24 hours. In addition to this there is a continuing contact between officials of the commission and the telephone companies where a continuing audit takes place. We have all the staff of the Railway Transport Committee, and the staff of the other committees including the research committee were all available to us at the time of the hearing. As a commissioner I would like to say that they can do a very adequate job of analysis and producing information that commissioners require.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, this gives rise to further questions, but I realize my time has expired.

**The Chairman:** You have abused your time already, Mr. Mazankowski. I recognize Mr. Stewart.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, on a point of order so we know exactly how we are proceeding. We have never discussed this in the steering committee. Do you plan to give a first round of ten to fifteen minutes to a spokesman from each party, and from then on it is free enterprise, as the word goes?

**The Chairman:** That was my understanding from a brief discussion we did have in the steering committee. It would be in the hands of the Chair, but that would be the pattern he would follow.

[Interprétation]

200 ou 300 pages consacrées aux réponses et aux questions écrites.

Je peux, néanmoins, formuler des commentaires au sujet de la représentation du public. Il n'est pas facile de rendre une décision équitable au sujet des tarifs de la société Bell. Je pense d'ailleurs, que notre jugement reflète clairement notre grand souci d'agir dans l'intérêt général. Vouloir être équitable ne signifie non seulement l'être envers les abonnés et les actionnaires, mais nous devons également veiller à ce que la qualité du service soit maintenue.

L'Ontario et le Québec ont constamment essayé de défendre le point de vue du public. C'est ce que ces deux provinces ont fait tout au long de cette série d'audiences à laquelle j'ai assisté. Les témoignages en donnent, d'ailleurs, la preuve.

On a suggéré de faire siéger la Commission en dehors d'Ottawa pour permettre à davantage de personnes d'intervenir. Nous y avons réfléchi. Il est difficile d'organiser un tribunal itinérant parce qu'il nous faut chaque fois un volume énorme de documents surtout lorsque c'est uniquement pour permettre à certaines personnes d'intervenir. Nous songeons néanmoins à la manière dont nous pourrions faciliter la comparution de ces personnes, peut-être allons-nous entendre leurs dépositions avant les auditions officielles.

On a également dit que notre personnel d'appui est peut-être insuffisant. Je viens de terminer ma première série d'auditions en tant que membre de la Commission et je ne peux que féliciter notre personnel de la qualité et de la rapidité de son travail d'analyse.

Lorsqu'un commissionnaire est chargé d'une audition, l'ensemble de la Commission vient à son aide. Notre personnel nous a fourni dans les 24 heures les analyses détaillées que nous avions demandées. Par ailleurs, la Commission est en contact permanent avec les sociétés de téléphone dont l'activité est contrôlée constamment. Au moment de l'audition, le personnel du Comité des transports par chemin de fer et les autres comités, y compris les services de recherche, étaient à notre disposition. En tant que membre de la Commission je peux vous dire que notre personnel fait du très bon travail d'analyse et fournit les renseignements dont nous avons besoin.

**M. Mazankowski:** Ceci nous amène à une autre série de questions, mais je vois que mon temps est expiré.

**Le président:** Vous avez eu déjà plus que prévu, monsieur Mazankowski. La parole est à M. Stewart.

**M. Rose:** J'invoque le Règlement, monsieur le président, pour que nous sachions exactement quelle est la procédure à suivre. Nous n'en avons encore jamais discuté au comité directeur. Accordez-vous d'abord un premier tour de 10 à 15 minutes à un membre de chaque parti avant de donner libre cours à la curiosité de chaque député?

**Le président:** C'est la conclusion que j'ai tirée de notre brève discussion au comité directeur. C'est au président d'en décider, mais normalement c'est ainsi que nous procédons.

[Text]

I recognize Mr. Stewart now, I will come to your party next and then I have a list of names. If you want me to read them out, I will. Mr. Stewart.

**Mr. Stewart (Cochrane):** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benson, I am sure there are a lot of Canadians, like myself, who are somewhat confused about just what the CTC is. What is its function? Is it a policy-making group? Is it a regulatory group? Is it a quasi-judicial body? Is it a Crown corporation? Is it completely independent? This is the kind of thing I should like to know.

**Mr. Benson:** I made a brief statement in this regard at the opening Mr. Stewart, which will be available to you in the minutes.

The commission is a regulatory body and it is a court of record. It does not make transportation policy, but it is its duty to administer the policy as it is set out in a number of acts which govern the operations of the Transport Committee—the Railway Act, the Canadian Transport Act, the Aeronautics Act, and numerous others—and to make decisions.

We have a research function. The Minister of Transport may request us to do research which he may use for making policy. The policy decisions are those of the government—not of the Canadian Transport Commission. Our research function also involves backup for the commissioners who are hearing particular applications before the various committees of the commission.

**Mr. Stewart (Cochrane):** I wanted to make that clear, because there are those who have claimed that the CTC, in the past, has made policy.

I should like to know a little more about its independence. How much control is there? Does the government have anything to say? Are you completely independent? How free are you?

**Mr. Benson:** The commission, as are all government bodies, is responsible to Parliament. We are not responsible to the Minister of Transport or to the government *per se*. The commissioners are appointed for a statutory period of up to 10 years. They have continuity or guarantee of tenure for that period. It is intended to be, and act as, an independent body. We give advice to the government with respect to research—information which is used in various areas—because we have the facilities. We do this, generally, on request.

A good example would be in international negotiations with regard to air treaties. In the commission we have the facility for determining the dollar cost of certain things that might be given or taken in the particular treaty that is made with another country; we act in an advisory capacity in this regard. We supply the information. But when the treaty is made, it is made between governments, and the designation of carriers is a matter of government policy.

[Interpretation]

La parole est à M. Stewart. Votre parti vient ensuite; puis, j'ai la liste des députés qui ont demandé la parole. J'en donnerai lecture, si vous le désirez. Monsieur Stewart.

**M. Stewart (Cochrane):** Merci, monsieur le président.

Je pense que bon nombre de Canadiens, comme d'ailleurs moi-même, ne comprennent pas très bien le rôle de la Commission canadienne des transports. Quelle est sa fonction? Est-ce un groupe chargé d'établir une politique? Est-ce un groupe de réglementation? Est-ce un organisme quasi judiciaire? Est-ce une société de la Couronne? Est-ce un organisme complètement indépendant? C'est ce que je veux savoir.

**M. Benson:** J'ai fait une brève déclaration à ce sujet au début, monsieur Stewart, et cela vous sera répété dans les procès-verbaux.

La Commission est un organisme de réglementation et c'est une cour d'enregistrement. Elle n'élabore pas de politique des transports, mais elle est chargée d'appliquer la politique stipulée dans des lois qui gouvernent les fonctions du Comité des transports: la Loi sur les chemins de fer, la Loi nationale sur les transports, la Loi sur l'aéronautique et nombre d'autres et il lui appartient aussi de prendre des décisions.

Nous remplissons également une fonction de recherche. Le ministre des Transports peut nous demander d'effectuer des recherches en vue de la politique qu'il veut établir. Les décisions concernant la politique relèvent du gouvernement et non de la Commission canadienne des transports. Notre rôle en recherche consiste également à seconder les commissaires qui étudient des demandes particulières soumises aux divers comités de la Commission.

**M. Stewart (Cochrane):** Je tiens à mettre cela au clair, car certains ont prétendu dans le passé que la CCT élaborait une politique.

J'aimerais être mieux renseigné au sujet de son indépendance. Quel est le degré de contrôle? Est-ce que le gouvernement a son mot à dire? Êtes-vous complètement indépendants? Jusqu'à quel point êtes-vous libres?

**M. Benson:** La Commission, comme tout organisme gouvernemental, est responsable auprès du Parlement. Nous ne sommes pas responsables devant le ministre des Transports ou le gouvernement proprement dit. Les commissaires sont nommés pour un mandat statutaire allant jusqu'à 10 ans. Leur poste est permanent et assuré durant cette période. L'organisme est institué pour jouer un rôle impartial et c'est ce qu'il fait. Nous conseillons le gouvernement relativement à la recherche—nous fournissons des renseignements qui servent à diverses fins—parce que nous disposons des moyens pour le faire. Nous le faisons généralement sur demande.

Un bon exemple serait celui des négociations internationales concernant les traités de l'aéronautique. Nous avons au sein de la Commission les moyens de déterminer le coût en dollars de certains projets à inclure dans un accord conclu avec un autre pays. Nous agissons à titre de conseillers à cette fin. Nous fournissons l'information, mais lorsque le traité est conclu, il l'est entre les gouvernements et la désignation des transporteurs est matière de politique gouvernementale.



## [Texte]

**Mr. Stewart (Cochrane):** I believe there is too much independence in Crown corporations and commissions. That is why I wanted this line of questioning. How would you feel should the Parliament wish to have a representation of the people's representatives on the board of directors of the CTC?

**Mr. Benson:** We do not have a board of directors of the CTC. We have 17 commissioners who are appointed under this statute, and the commission is operated, basically, by the 17 commissioners supported by public servants. The are appointed from outside the public service and represent all parts of Canada. Generally speaking, they are people who have some knowledge of transportation before they are appointed.

The decisions of the commission are subject to appeal, as you know. First, the government has the right under the act to set aside any decisions of the commission. Second, on matters of law the decisions of the commission are appealable both to the Federal Court and to the Supreme Court of Canada. In addition to this, in relation to decisions made under the Aeronautics Act and one other act—the Transport Act—the Minister of Transport can ask for a review. We have a Review Committee of the commission made up of the chairmen of the various committees, plus the vice-president and myself—I can sit on any of the committees. This is in our annual report.

• 1600

**Mr. Stewart (Cochrane):** In the absence of direct representation by members of Parliament in your commission, would you be adverse to consultation with members of Parliament on specific things such as limited charters to certain individuals in a given area?

**Mr. Benson:** Members of Parliament are free to make representations to the commission, and indeed they do come and ask for information and make representations, which are then referred to the committee involved in that particular aspect, whether it be rail, water or air. They are the three major ones. Then they are considered by the commissioners.

**Mr. Stewart (Cochrane):** I do not like to be parochial, I prefer to speak about things in general for the whole country, but in order to illustrate I would certainly like to point out that I did exactly what you suggest for a period of over two years and my voice was not listened to at all by the commission. Instead, they preferred to listen to a couple of air charter groups from northern Ontario. We had a great deal of trouble and it was only after appealing to the Minister, and through a second minister, that we were able to have a decision reversed very recently. I wonder if the opinions of members are treated in the cavalier manner that they were in that instance or if there is a desire on the part of your commission to help?

**Mr. Benson:** I hope that the opinions of anyone who makes a representation to the commission are not treated in a cavalier manner. If this should happen while I am at the commission, I would certainly like you to bring it to my attention.

**Mr. Stewart (Cochrane):** This, of course, was before you were there, Mr. Benson. I know that that would not happen with you.

## [Interprétation]

**M. Stewart (Cochrane):** J'estime que les sociétés de la Couronne et les commissions jouissent de trop d'indépendance. C'est pourquoi j'ai voulu lancer cette question. Que diriez-vous si le gouvernement insistait pour avoir un représentant du peuple au conseil d'administration de la CCT?

**M. Benson:** La CCT n'a pas de conseil d'administration. Nous avons 17 commissaires qui sont nommés en vertu de la loi et la Commission fonctionne fondamentalement par ces 17 commissaires avec l'appui de la Fonction publique. Ils sont nommés de l'extérieur et représentent toute la population canadienne. En termes généraux, ce sont des personnes compétentes en matière de transport avant leur nomination.

Les décisions de la Commission peuvent faire l'objet d'appel, vous ne l'ignorez pas. Premièrement, le gouvernement a le droit en vertu de la loi de réserver toute décision prise par la Commission. Deuxièmement, en matière juridique, les jugements de la Commission peuvent faire l'objet d'un appel tant à la Cour fédérale qu'à la Cour suprême du Canada. En outre, en ce qui concerne les décisions prises concernant la Loi sur l'aéronautique et autres lois—par exemple la Loi sur les transports—le ministre des Transports peut exiger une révision. Nous avons un comité de révision de la Commission composé du président des divers comités, du vice-président et de moi-même—je puis

siéger à n'importe quel comité. Ceci figure dans notre rapport annuel.

**M. Stewart (Cochrane):** En l'absence de représentation directe des membres du Parlement à votre commission, vous opposeriez-vous à la consultation avec des députés concernant certaines questions particulières telles que l'octroi de services de vols à la demande de certains particuliers dans une région donnée?

**M. Benson:** Les députés sont libres de faire des instances auprès de la Commission et ils le font en réalité; ils demandent des renseignements et font des interventions qui sont ensuite transmises au comité intéressé à cet aspect particulier de la question, soit rail, eau ou air. Ce sont les trois grands modes de transport. Et ces questions sont étudiées par les commissaires.

**M. Stewart (Cochrane):** Je ne veux pas faire l'esprit de clocher et je préfère en parler de façon générale, mais j'aimerais illustrer ma pensée en soulignant que j'ai fait exactement ce que vous proposez pendant deux ans et ma voix n'a pas été entendue. La Commission a préféré entendre deux groupes ayant des services de vols à la demande dans le nord de l'Ontario. Nous avons eu beaucoup de difficulté et ce n'est qu'après avoir fait appel au Ministre et à un second ministre que nous avons pu faire renverser le jugement très dernièrement. Je me demande si les députés sont d'avis qu'ils ont été traités de façon cavalière en l'occurrence ou si votre commission est vraiment disposée à aider?

**M. Benson:** J'espère que l'opinion de quiconque fait des instances auprès de la Commission n'est pas traitée de façon cavalière. Si cela se produisait tandis que j'occupe mon poste à la Commission, je tiendrais beaucoup à ce qu'on me le fasse savoir.

**M. Stewart (Cochrane):** Ceci s'est passé avant votre mandat, monsieur Benson. Je sais que cela ne se produirait pas sous votre égide.

## [Text]

You mentioned international negotiations and I would like to ask you something about bilaterals. I believe that at the present time in the negotiation of bilaterals a number of different groups are involved. There is the Department of External Affairs because it has to do with matters outside our country, and there is the Ministry of Transport, the CTC and the carrier. I am wondering if this does not cause an embarrassment and would this not be the reason, perhaps, there have been some difficult times, particularly with Germany, in the past couple of years?

**Mr. Benson:** With respect to the negotiation of bilaterals, they are negotiated by the government. The position of the commission, as I indicated a bit earlier, is to provide back-up information to the negotiators. How the government wishes to carry on those negotiations is basically not the responsibility of the commission, but through our accumulation of statistics, the information that we have, we are probably the best source of knowledge the government has with regard to the effects of carrying out certain agreements with other countries, and that is the position. I really do not think it would be fair for me to comment on the method used by the government for the negotiation of these treaties.

**Mr. Stewart (Cochrane):** Would it be strictly the government or would it be the CTC who gets involved in divisions such as we have between Air Canada and Canadian Pacific, for example?

**Mr. Benson:** It is a matter of government policy and the division of the world, as you will recall, was made by the government and that is the basis on which they presently operate.

The external division of the world does not particularly affect the commission. In Canada policy decisions of the government can affect the operations of the CTC, such as the decision that CPA would have 25 per cent of the passenger traffic in Canada. After the government has made that policy decision and announced it, we have to police it to assure that this is where CPA is operating with respect to the 25 per cent. Also the designation of particular cities that CPA could land in, and this sort of thing, was made by the government.

**Mr. Stewart (Cochrane):** Fine. Thank you very much, Mr. Chairman, for now.

**The Chairman:** Fine. Mr. Rose.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, I will defer to my colleague, Mr. Grier, who wants to get on before the reporters leave.

**The Chairman:** Mr. Grier.

**Mr. Grier:** I would like to thank my colleague, Mr. "Daffodil" Rose.

Mr. Chairman, I have a few questions to ask. I want to come back to the issue that was raised at the end of the first questioning on Bell Canada. I want to ask Mr. Benson if he would care to comment on two facets that seem significant to me. First of all, the government's Green Paper on communications policy refers to the need for a new body to regulate rates in telecommunications and gives some of the reasons for that necessity. In a debate in the House of Commons earlier this week, the Minister of Communications, to some extent, and his Parliamentary Secretary, very explicitly, alluded to what in their judgments were some inadequacies, I would say serious inadequacies, in the ability of the Commission to cope or deal adequately with the rate increase applications of the

## [Interpretation]

Vous avez mentionné les négociations internationales et j'aimerais vous demander certains renseignements au sujet des ententes bilatérales. Je crois qu'actuellement divers groupes sont engagés dans les négociations bilatérales. Il y a le ministère des Affaires extérieures, en matière étrangère, et il y a le ministère des Transports, la CCT et le transporteur. Je me demande si cela ne cause pas de l'embarras et n'est-ce pas ce qui a provoqué des moments difficiles, particulièrement en Allemagne, depuis quelques années?

**M. Benson:** Les négociations bilatérales, sont faites par le gouvernement. La position de la Commission, comme je l'ai déjà indiqué, est de fournir l'information de base aux négociateurs. La Commission n'a rien à voir avec la façon dont le gouvernement prétend mener ces négociations, mais grâce à notre accumulation de statistiques et aux renseignements dont nous disposons, nous sommes sans doute la meilleure source d'information du gouvernement en ce qui concerne les répercussions de la mise en œuvre de certains accords avec d'autres pays et telle est la situation. Je ne pense vraiment pas qu'il serait juste de ma part de faire un commentaire sur la méthode utilisée par le gouvernement pour la négociation de ces traités.

**M. Stewart (Cochrane):** Est-ce le gouvernement seul ou la CCT qui fait des partages comme celui que nous avons entre Air Canada et le Pacifique Canadien, par exemple?

**M. Benson:** C'est une question de politique officielle et la répartition des territoires universels, comme vous vous en souvenez, a été faite par le gouvernement et c'est sur cela que l'on se fonde à l'heure actuelle.

Le partage extérieur du globe n'affecte pas beaucoup la Commission. Au Canada, les décisions politiques du gouvernement peuvent affecter les opérations de la CCT, comme dans le cas de la décision accordant à CPA 25 p. 100 du trafic-voyageur au Canada. Une fois que le gouvernement a décidé de sa politique et l'a annoncée, nous devons exercer la surveillance et nous assurer que CPA fonctionne suivant les dispositions concernant les 25 p. 100, de même pour la désignation de certaines villes où CPA peut atterrir, etc., qui relèvent du gouvernement.

**M. Stewart (Cochrane):** Très bien. Merci beaucoup, monsieur le président, pour le moment.

**Le président:** Très bien. Monsieur Rose.

**M. Rose:** Monsieur le président, je vais céder la parole à mon collègue M. Grier qui veut se faire entendre avant que les journalistes disparaissent.

**Le président:** Monsieur Grier.

**M. Grier:** Je tiens à remercier mon collègue M. «Jonquille» Rose.

Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser. Je veux revenir sur la question mentionnée lorsqu'il a été sujet de Bell Canada en premier. J'aimerais demander à M. Benson s'il voudrait commenter deux facettes qui me semblent particulièrement significatives. D'abord, le Livre vert du gouvernement sur les communications expose la nécessité d'un nouvel organisme pour réglementer les taux de télécommunications et justifier cette nécessité. Dans un débat en Chambre, plus tôt cette semaine, le ministre des Communications dans une certaine mesure et on secrétaire parlementaire de façon très explicite, ont fait allusion à ce qu'ils estiment être certaines inégalités, que je taxerai de graves inégalités, au sujet de la compétence de la Commission pour traiter ou élucider de manière adé-



## [Texte]

kind that Bell Canada submitted and will be again submitting later this year.

• 1605

**Mr. Benson:** First of all, in respect of whether the government wants to change the method of regulation of telecommunications and other media, is basically a government decision if they wish to do this, and my reading of the proposals in the Green Paper would be some sort of an operation which is quite different from the operation under which the CTC presently operates.

As you know, our power to regulate telecommunications arises out of the Railway Act and, as indicated in the decision—and here I do not want to get into the matter of debating the decision because it is unfair to my fellow commissioners to do that—we have to act within the law as it exists. I would disagree with those who say that we do not have adequate staff or we are not adequately set up to do the kind of analysis that should be done, because my finding was—as I said, this was the first case I had sat on, but I have had some experience previously with people analyzing things and giving information that I required, to me—that the Commission staff are just first rate. They have a lot of highly qualified people in the various committees of the Commission and in the research staff and if one wanted an analysis of particular things as the result of a kind of decision or an explanation as to what this meant in fact, it came forward very quickly. Therefore, I would say in that regard there is not an inadequacy in the Commission.

There may be an inadequacy in the law, if one wants to operate under a different kind of law, but that is not really up to the Commission to say, it is up to Parliament to decide the law under which we have to operate. Presently we are operating under a brief section of the Railway Act which strictly limits what we can do. I think this is outlined in our report on the Bell Canada hearing.

**Mr. Grier:** Mr. Chairman, my concern is whether the public interest is being adequately protected and upheld, given the structure, given the staffing available to the Commission, given the terms of reference of the Commission. I do not wish to make any unflattering comments about the staff, but is the totality of the operation sufficient, in your judgment, to ensure that in applications of this kind, the public interest is really being protected? It seems to me that the government must by now have concluded the answer to that question is in the negative or it would not now be proposing a broader, deeper basis of evaluation.

**Mr. Benson:** I have read the Green Paper and what is proposed there is a different concept which would involve a different law under which whoever did the regulation would operate. That is a matter for Parliament to decide.

In respect of representation of the public interest, these are long hearings by their nature because a great many people are interested. They are expensive to attend because they are held in Ottawa. In our decision on Bell Canada we indicated that we were concerned about this and had looked, as a matter of fact, before the last Bell Canada hearing into the possibility of moving from place to place. Everybody would have to repeat his evidence. People appearing, such as the provinces—Ontario and

## [Interprétation]

quate la question de la hausse des tarifs comme ceux qui ont été demandés par Bell Canada et qui le seront encore plus tard cette année.

**M. Benson:** Quant à savoir si le gouvernement a l'intention ou non de modifier la méthode de réglementation des télécommunications et autres moyens de communications, la décision est fondamentalement celle du gouvernement et d'après ce que je comprends des propositions du Livre vert, cela consisterait en une sorte d'opération très différente de celle de la CCT présentement.

Vous savez que notre pouvoir de réglementation des télécommunications découle de la Loi des chemins de fer et comme cela est indiqué dans le jugement—et je ne veux pas m'engager dans un débat au sujet de cette décision, car cela serait injuste à l'égard de mes co-commissaires—nous devons nous en tenir aux termes de la loi. Je ne me rangerai pas à l'avis de ceux qui prétendent que nous n'avons pas le personnel voulu et que nous ne sommes pas proprement pourvus pour faire le genre d'analyse qui s'imposerait, car je constate, et je répète que c'est la première cause que j'ai entendue depuis le début de mon mandat, quoique j'aie quelques expériences antérieures concernant l'analyse et l'information à fournir au besoin et qu'on m'a communiquées—que le personnel de la Commission est de la plus haute compétence. Il comprend nombre de personnes hautement qualifiées qui siègent dans les divers comités de la Commission et secondent le personnel de recherche, et si je désirais obtenir une analyse d'un sujet pertinent, par suite d'une décision, ou une explication sur un fait, je peux l'obtenir rapidement. J'estime donc qu'il n'y a pas insuffisance de la part de la Commission.

Il ne peut y avoir une lacune dans la loi, si l'on veut fonctionner en vertu d'une loi différente, mais c'est du ressort du Parlement et non de la Commission de décider de la Loi en vertu de laquelle nous devons agir. Actuellement, notre activité est limitée par un petit article de la Loi des chemins de fer. Je crois que nous l'avons souligné dans notre rapport au sujet de l'audition de Bell Canada.

**M. Grier:** Monsieur le président, je m'inquiète de savoir si l'intérêt public est adéquatement protégé et respecté, vu la structure, le personnel disponible à la Commission et les attributions de la Commission. Je n'ai pas l'intention de faire des commentaires injurieux à l'adresse du personnel, mais est-ce que les cadres sont suffisants à votre avis pour assurer l'application des règlements dans l'intérêt public? J'ai l'impression que le gouvernement a maintenant décidé que la réponse à cette question était négative, sans quoi il ne proposerait pas une évaluation de plus grande portée et mieux approfondie.

**M. Benson:** J'ai lu le Livre vert et ce qu'il propose c'est un concept différent qui supposerait l'adoption d'une loi différente régissant quiconque établirait les règlements. Il appartient au Parlement de décider.

En ce qui concerne les instances faites dans l'intérêt public, les audiences sont longues de par leur nature même et les intéressés sont nombreux. Les présences supposent de grands frais car les auditions ont lieu à Ottawa. Dans notre décision concernant Bell Canada, nous avons indiqué que nous étions préoccupés de cet aspect de la cause et que nous avions envisagé, avant la dernière audience à laquelle fut convoquée Bell Canada, la possibilité de nous déplacer d'un endroit à l'autre. Tous les témoignages

## [Text]

Quebec always appear—and Bell Canada, would have to move from place to place. There would have to be some method for people to know what evidence was previously given. There are some difficulties.

• 1610

**Mr. Grier:** I appreciate this.

**Mr. Benson:** As I indicated in our decision, before hearing Application B we are going to take a look at methods of getting a better public input. We do get a great many letters and submissions which we take into account. They do not appear in the record, but we read them and we take them into consideration in making our decision.

**Mr. Grier:** Should Application B be proceeded with, and I personally hope it will not be, I would urge very strongly that the commission construct some mechanism for enabling people to make presentations in person before the commission other than in the City of Ottawa. If that means that Bell Canada has to move, fair enough. They can probably afford it. I am sure it is not beyond the genius of the staff you have described to come up with a proposal which will enable the proceedings to be adjourned, or recessed, or in some way modified to permit that public input.

**Mr. Benson:** I have been concerned about this, as have the other commissioners, and have looked at various methods. One method that we thought of is that the commissioners or officials of the commission might take representations from people in various areas which would not form part of the record per se of the hearings. As you know, decisions are appealable so we have to have a court record. These representations would be made known to the commissioners so that the people making them could have an opportunity to appear and state their problems, which could then be taken into consideration. We have not worked out how something like this could be done, although we mentioned in our decision on the Bell hearing that we were looking at it.

**Mr. Grier:** Mr. Chairman, I want to press Mr. Benson just a little further on the definition of the public interest. You have referred to the fact that the commission must operate within the act. Is it fair to ask you, Mr. Benson, whether in your judgment the parameters within which the Commission now operates are sufficient to protect the public interest in a hearing of as wide ramifications as those involving Bell Canada?

**Mr. Benson:** Perhaps the best thing I could do is refer you to paragraph 22 of our decision, which states that:

The basic responsibility of the Committee is to protect the public interest. The Committee interprets this to mean that it must foster the growth of the best telecommunications services at the lowest possible cost to the subscribers, not simply at this moment in time but for the foreseeable future. The responsibility of the Committee with regard to the rates of the telecommunications carriers under its jurisdiction is to ensure that the rates they charge to users of these services are just and reasonable and free from unjust discrimination or undue preference. As a test of the reasonableness of rates, the Committee evaluates the rate of return on the company's investment. If the rate

## [Interpretation]

devraient être entendus de nouveau. Les témoins ou plaignants, par exemple, des provinces d'Ontario et de Québec, sont toujours présents et Bell Canada devrait se transporter d'une ville à l'autre. Il faudrait trouver un moyen

d'informer les gens des témoignages déjà entendus. Cela serait difficile.

**M. Grier:** Je le comprends.

**M. Benson:** Comme je l'ai indiqué dans notre décision, avant d'entendre la demande B nous allons étudier les moyens de mieux communiquer avec le public. Nous recevons de nombreuses lettres et propositions dont nous tenons compte. Elles ne sont pas consignées, mais nous les lisons et nous en extrayons l'essence en vue de notre décision.

**M. Grier:** Si l'on donne suite à la demande B, et j'espère sincèrement qu'on ne le fera pas, je recommanderais fortement à la Commission de trouver quelque mécanisme permettant à la population de faire des instances personnellement auprès de la Commission ailleurs que dans la ville d'Ottawa. Si cela signifie que Bell Canada doit se déplacer, grand bien lui fasse. Elle a le moyen de le faire. Je suis persuadé que votre personnel ingénieux comme vous l'avez décrit peut proposer ce qui permettra d'ajourner les procédures, ou de les suspendre, ou de les modifier de quelque façon afin que le public puisse se prononcer.

**M. Benson:** J'y ai songé sérieusement, comme les autres commissaires d'ailleurs, et j'ai étudié diverses méthodes. Une de ces méthodes que nous avons estimée praticable, serait que les commissaires ou les hautes fonctionnaires de la Commission recueillent les plaintes des gens dans leur région sans les intégrer au dossier officiel des audiences. Vous n'ignorez pas que l'on peut faire appel de ces décisions et nous devons donc conserver des archives légales. Les plaintes recueillies seraient transmises aux commissaires, ce qui permettrait aux personnes qui les ont formulées de comparaître et d'exposer leurs problèmes qui seraient ensuite étudiés. Nous n'avons pas trouvé le moyen de le faire, bien que j'aie mentionné dans le jugement visant Bell Canada que Canada que nous en étudions la possibilité.

**M. Grier:** Monsieur le président, j'aimerais insister encore un peu davantage auprès de M. Benson pour obtenir la définition de l'intérêt public. Nous avons parlé de la Commission dont l'activité est régie par la loi. Est-il juste de vous demander, monsieur Benson, si, à votre avis, les paramètres qui circonscrivent actuellement l'activité de la Commission suffisent à protéger l'intérêt public au cours d'une audience dont les ramifications s'étendent aussi loin que celles concernant Bell Canada?

**M. Benson:** Le mieux que je puisse faire, c'est de vous référer au paragraphe 22 de notre jugement qui déclare:

La responsabilité initiale du Comité est de protéger l'intérêt public. Le Comité l'interprète comme signifiant qu'il doit travailler à l'expansion des meilleurs services de télécommunications aux coûts le plus bas possible pour l'abonné, non seulement à l'heure actuelle, mais dans l'avenir. La responsabilité du Comité concernant les tarifs à établir pour les transporteurs des communications relevant de sa juridiction est d'assurer que les tarifs fixés à l'égard des usagers de ces services sont équitables et raisonnables et libres de toute discrimination injuste ou préférence indue. En vue de fixer des tarifs raisonnables, le Comité évalue le taux de bénéfice à retirer sur l'inves-



## [Texte]

of return consistently falls below a reasonable level as compared with other investment opportunities, service to the public will in time deteriorate. The company will not be able to attract the new capital necessary to replace, modernize and extend plant and equipment to meet present and future demands for service. In such a situation a case may exist for an increase in rates. If, on the other hand, the rate of return is unreasonably high, reductions in tolls may well have to be ordered by the Committee. The public interest is served when rates are just and reasonable to the subscribers and at the same time result in a level of earnings which will keep the carrier healthy.

We go on from there and point out some things that we do not have jurisdiction over. One of the submissions made to us was that Bell Telephone should be nationalized. This is not a matter for the Committee's decision. This is a matter of public policy and does not fall within the parameters of the committee as such. This is mentioned in...

**Mr. Grier:** Is that quotation you read your definition of the public interest as you see it?

**Mr. Benson:** Yes, it is. It is expanded upon in subsequent paragraphs.

**Mr. Grier:** I do not think I have much time left, but I...

**The Chairman:** You have a minute.

**Mr. Grier:** In bringing down the judgment you stipulated that the new rates would be operative within a week or so of Bell Canada's filing its new tariffs. In view of the fact that the Cabinet is now being asked to review the matter, do you not think that a week puts a rather restrictive time limit on the period of time available to the administration to review that decision? We have now been placed in the position of asking the Minister to suspend the implementation of the judgment pending review. The Minister has said, if I suspend it will be prejudicial to the judgment. If we had had a month rather than a week, it seems to me it might have been easier for the Cabinet to undertake its responsibility.

• 1615

**Mr. Benson:** I do not want to get into arguing the decision because...

**Mr. Grier:** No, I am trying hard not to do that, too.

**Mr. Benson:** The reason basically for the seven-day period was that they wanted these rates effective January 1, 1973. The calculations they made, with which we did not agree in some instances, were to get a rate of return of 7.8 per cent required them for the full year. I think the decision in this regard was similar to that in previous decisions where seven to ten days was used, as I recall.

**Mr. Grier:** I just want to suggest to you, through you, Mr. Chairman, that in view of the concern that has been expressed over this issue, it seems to me that the public interest would at least seem or appear to have been better represented had there been more time. It seems to me that in awarding that judgment within a period of seven days, it may well have been Bell's interest rather than the public interest that weighed more.

## [Interprétation]

tissement de la Compagnie. Si le taux de bénéfice baisse régulièrement au-dessous du niveau acceptable par rapport à d'autres modes d'investissement, le service au public finira par se déprécier. La Compagnie ne pourra entamer le nouveau capital nécessaire pour remplacer, moderniser et agrandir les installations et l'équipement en vue de répondre à la demande présente et future de services. Dans une telle conjoncture, la hausse du tarif peut être justifiée. Si, par contre, le taux de bénéfice est raisonnablement élevé, le Comité peut très bien imposer des réductions du tarif. L'intérêt est servi lorsque les tarifs sont équitables et raisonnables à l'égard des abonnés tout en assurant des gains qui garantissent la prospérité du transporteur.

Nous exposons ensuite certains aspects de la question qui ne relèvent pas de notre juridiction. On nous a proposé par exemple de nationaliser Bell Canada. Cela n'est pas laissé à la décision du Comité. C'est une question de politique nationale et n'entre pas dans les paramètres du Comité. Ceci est mentionné...

**M. Grier:** Est-ce que cette citation constitue votre définition de l'intérêt public tel que vous le concevez?

**M. Benson:** Oui. C'est détaillé dans les paragraphes suivants.

**M. Grier:** Je ne crois pas avoir beaucoup de temps de reste, mais...

**Le président:** Vous avez une minute.

**M. Grier:** Lorsque vous avez passé le jugement, vous avez décidé que les nouveaux tarifs seraient appliqués environ une semaine après que Bell Canada aurait déposé ses nouveaux tarifs. Le Cabinet vient d'être saisi de cette question. Ne pensez-vous pas que ce délai d'une semaine laisse à l'administration trop peu de temps pour réviser la décision? On nous a mis dans la situation de devoir demander au Ministre de suspendre l'application de la décision en attendant sa révision. Le Ministre a déclaré que cela porterait préjudice à la décision du Cabinet. Je pense qu'il serait plus facile au dernier d'assumer sa responsabilité s'il disposait d'un mois plutôt que d'une semaine seulement.

**M. Benson:** Je ne veux pas lancer une discussion à ce sujet parce que...

**M. Grier:** Non, j'essaie de mon mieux de l'éviter.

**M. Benson:** Le délai d'une semaine s'explique surtout du fait que Bell Canada avait demandé une augmentation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1973 déjà. Elle avait calculé qu'il lui faudrait un taux de rendement de 7.8 p. 100 pour l'année entière, et nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec ses calculs. Je crois que la décision actuelle est comparable à ce qui avait été décidé dans les cas précédents où il y avait des délais de sept ou dix jours, si je me souviens bien.

**M. Grier:** Je me permets de vous faire remarquer, car ici il s'agit d'un sujet qui nous tient tous très à cœur, que le public aurait été ou, au moins, aurait semblé être mieux protégé si l'on avait fixé un délai plus long. Le fait que la décision ait été rendue dans l'espace de sept jours semble indiquer que l'intérêt de la Bell a pesé plus lourd que celui du public.

[Text]

**Mr. Benson:** Certainly I am not trying to defend Bell Telephone. The interests of Bell Telephone were not the interests primarily in our mind when we made the decision which has been submitted.

**The Chairman:** I think your time has expired, Mr. Grier.

**Mr. Grier:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. McGrath.

**Mr. McGrath:** Mr. Chairman, I would like to pursue this business of the public interest and public policy. Mr. Benson, how can you rationalize the decision you made as the former Minister of Finance from a statement made in the Budget by your successor in which he called upon business, labour and the professions to exercise price and income restraint? Surely you are not going to tell the commission that you operate independent of government policy. It would seem to me that the Minister of Finance, when he brought down his Budget on February 19, was outlining government policy, albeit in a rather vague and ambiguous way, but he did call on business and the professions to show restraint. Yet that was at the time when these hearings were taking place and one would have expected, Mr. Chairman, that the commission, in the light of this directive, in the light of this policy statement from your successor, would have held up this decision because of the inflationary implications of it, because of the general concern across the country about the high cost of living, because the last consumer price index, for example, for February over January, showed a .6 per cent increase. We will have another consumer price index tomorrow which in all likelihood will show another increase.

It would seem to me that faced with that policy statement from the Minister of Finance, the commission would certainly be under an obligation to say to Bell, "We cannot make a decision on your application" and tell them to go back home and wait for a while.

**Mr. Benson:** Here you are trying, it seems to me—I have learned never to give motives to people who say something—to draw me into an argument about the decision. I think the decision and the reasons for the decision are fully explained within the decision, and I refer hon. members to the decision and a careful perusal of the decision to see the reasoning behind the decision that was made.

**Mr. McGrath:** Notwithstanding the reasoning behind the decision, I come back to my question again. Does the commission have to be circumscribed by government policy? If so, it would seem to me in reading the speech of the Minister of Finance that government policy is for all business and professions and labour across the country to show restraint in view of the inflationary situation in Canada. One would have expected that this very important commission, with its wide powers delegated by Parliament, would set the example in following the directives of the Government of Canada.

**Mr. Benson:** Once again, all I can do is refer you to the decision which explains the reasons for the decision.

• 1620

**Mr. McGrath:** May I ask if the commission feels that the Minister of Finance enunciated government policy and that this government policy was an expansionary policy at the same time trying to impose restraint on the country, on business and on labour, to hold the line? Here would have been a time for you to say to Bell: look, you know, we must hold the line.

[Interpretation]

**M. Benson:** Je n'essaierai certainement pas de défendre Bell Telephone. Ce n'est pas aux intérêts de la Bell que nous avons principalement songé en rendant notre décision.

**Le président:** Je pense que votre temps de parole est expiré, monsieur Grier.

**M. Grier:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur McGrath.

**M. McGrath:** J'aimerais poursuivre cette discussion sur l'intérêt du public et la politique poursuivie à cet égard. Monsieur Benson, comment pouvez-vous, comme ancien ministre des Finances, réconcilier cette décision avec la déclaration contenue dans le discours du budget de votre successeur dans laquelle il invite les entreprises, les syndicats et tous les milieux professionnels à la modération? Vous n'allez certainement pas dire à la Commission de ne pas respecter la politique du gouvernement. Il me semble que le ministre des Finances ait esquissé dans son budget du 19 février les intentions politiques de son gouvernement, quoiqu'il l'ait fait d'une manière plutôt vague et ambiguë. Il a néanmoins invité les patrons et les ouvriers à faire preuve de modération. Puisque c'était exactement au moment où les auditions se sont déroulées, on aurait pu s'attendre à ce que la Commission tienne compte de la directive de votre successeur et s'abstienne de rendre un jugement qui va contribuer à la tendance inflationniste de notre économie. L'augmentation du coût de la vie inquiète l'ensemble du pays. L'indice des prix à la consommation est monté de 0.6 p. 100 entre janvier et février. L'indice qui sera publié demain révélera probablement une autre augmentation.

Je croyais que la Commission se sentirait obligée en raison de la déclaration du ministre des Finances d'annoncer à la société Bell qu'aucune décision ne peut-être prise pour le moment et qu'il faut attendre un certain temps avant de demander une autre argumentation tarifaire.

**M. Benson:** J'ai appris à ne jamais attribuer de motif particulier à quelqu'un qui parle, mais apparemment, vous essayez de m'engager dans une discussion au sujet de la décision. Je répète que la décision n'a pas besoin d'explication et j'invite tous les députés à la lire attentivement pour en comprendre les raisons.

**M. McGrath:** Les raisons cachées derrière la décision ne m'empêchent pas d'y revenir. La Commission est-elle liée par la politique du gouvernement? Si oui, il me semble que l'invitation à la modération prononcée par le ministre des Finances vaut pour l'ensemble du pays. Alors on peut s'attendre à ce que cette Commission à laquelle le Parlement a délégué des pouvoirs considérables suive la première des directives du gouvernement canadien.

**M. Benson:** Encore une fois, je ne peux que vous inviter à lire la décision et d'y trouver vous-même toutes les explications nécessaires.

**M. McGrath:** Est-ce que la Commission a le sentiment que le ministre des Finances a exposé la politique gouvernementale et que cette politique du gouvernement est une politique d'expansion tout en cherchant à imposer des contraintes à la population, au commerce et à la main-d'œuvre, afin de garder les rênes? C'était la belle occasion pour vous de le déclarer à Bell Canada.



[Texte]

**Mr. Benson:** Mr. Chairman, I would say to you that it is no part of my duty as President of the CTC to comment upon the statements of the Minister of Finance.

**Mr. McGrath:** No, but it is certainly your duty to be guided by the policy that is laid down by the Minister of Finance, is it not?

**Mr. Benson:** I think the justification for the decision lies within the decision.

**Mr. McGrath:** Let me try another attack Mr. Chairman. You offered, Mr. Benson, at the outset to provide the committee with documentation in relation to the decision. Is that correct? I am not putting words in your mouth.

**Mr. Benson:** No. I said the evidence and the submissions, and the exhibits which arose out of written questions are available to the committee. There are 3,000 pages of evidence, plus over 100 documents, some of them stretching to 300 pages, which are available in the commission office for analysis by any member of the committee if he wants to look at them.

**Mr. McGrath:** Would you tell us, Mr. Benson, did the commission engage outside consultants or did you use your own consultants from within the commission to examine the proposal put to you by Bell?

**Mr. Benson:** We used our own people within the commission, and I could indicate some of the numbers of people that we have in various categories.

**Mr. McGrath:** No, no. My time is limited.

**Mr. Benson:** We do this kind of analysis. For example, in the auditing and accounting analysis field...

**Mr. McGrath:** Yes, I know, Mr. Chairman.

**Mr. Benson:**... we have 15 and we have 95 accounts.

**Mr. McGrath:** Yes. I am sure that you have adequate staff but I want to get back to the public interest, Mr. Chairman. It seems to me that the public that wanted to appear before this commission would be very seriously handicapped coming up against a corporate giant like Bell Canada with all of the professional expertise at its disposal and with its team of lawyers and so on. What chance does the public have to present its side of the case? Again, I am following up the argument presented by Mr. Stewart.

**Mr. Benson:** If one takes a look at the evidence one will find that the public interest was very strongly put forward by the provinces of Ontario and Quebec, whom I think had adequate resources. In addition a number of members of the public appeared before the commission on specific points, did make representations, letters were written to the commission, and all of these were taken into consideration in the decision we arrived at.

**Mr. McGrath:** May I ask why the haste in implementing the decision? It seems to me to be a rather short period of time between the time the decision was handed down and the time that Bell Canada will be allowed to impose these rates.

**Mr. Benson:** The decision as made, and here again I do not want to argue the decision, was to give Bell Canada a rate of return of 7.8 per cent for the year. We are dealing with 1973. If you postpone a decision a month or two, then you might have to look at different rate increases if you wanted to end up with 7.8 per cent.

[Interprétation]

**M. Benson:** Monsieur le président, cela ne fait pas partie de mes fonctions comme président de la CCT que de commenter les observations ou déclarations du ministre des Finances.

**M. McGrath:** Non, mais il est certainement de votre devoir d'être guidé par la politique formulée par le ministre des Finances, n'est-ce pas?

**M. Benson:** J'estime que la décision se justifie d'elle-même.

**M. McGrath:** Permettez-moi une autre attaque, monsieur le président. Vous avez offert, monsieur Benson, au début, de fournir au Comité la documentation sur la décision qui a été prise. Est-ce exact? Je ne vous attribue pas des paroles que vous n'avez pas prononcées.

**M. Benson:** Non. J'ai dit que les témoignages, les soumissions et les preuves déposées en réponse à des questions écrites sont à la disposition du Comité. Les délibérations comptent 3,000 pages plus une centaine de documents dont certains ayant jusqu'à 300 pages et qui se trouvent au bureau de la Commission libres d'être analysés par tout membre du Comité s'il le désire.

**M. McGrath:** Nous diriez-vous, monsieur Benson, si la Commission a embauché des conseillers de l'extérieur ou avez-vous eu recours à vos propres conseillers de la Commission pour examiner la demande de Bell Canada?

**M. Benson:** Nous avons employé notre propre personnel de la Commission et je pourrais citer des chiffres indiquant le nombre d'employés par catégorie.

**M. McGrath:** Non, non. J'ai peu de temps à ma disposition.

**M. Benson:** Nous faisons ce genre d'analyse. Par exemple, l'analyse de la vérification de la comptabilité...

**M. McGrath:** Oui, je sais, monsieur le président.

**M. Benson:**... nous avons 15 et 95 comptes.

**M. McGrath:** Oui. Je suis persuadé que vous avez un personnel suffisant, mais je veux revenir à la question de l'intérêt public, monsieur le président. Il me semble que le public qui a voulu comparaître devant la Commission serait gravement contraint face à une corporation géante comme Bell Canada, sans compter sa batterie d'experts, de brillants avocats, etc. Quelle chance le citoyen a-t-il de plaider sa cause? Encore une fois, je m'en tiens à l'argument présenté par M. Stewart.

**M. Benson:** En consultant les témoignages, on constatera que l'intérêt public a été fermement défendu par les provinces d'Ontario et de Québec dont les ressources sont suffisantes, me semble-t-il. Des particuliers ont aussi témoigné devant la Commission concernant des points précis, ont présenté des instances, ont envoyé des lettres à la Commission et tout ceci a été étudié avant de rendre le jugement.

**M. McGrath:** Comment expliquez-vous cette hâte à rendre le jugement? La période me semble bien courte entre le moment de la décision et celui où Bell Canada pourra imposer ces tarifs.

**M. Benson:** La décision a été prise, et encore une fois je ne veux pas discuter de la décision, pour accorder à Bell Canada un bénéfice de 7.8 p. 100 pour l'année. Nous parlons de 1973. Si la décision avait été retardée d'un ou deux mois, il faudrait établir des tarifs différents pour obtenir les 7.8 p. 100.

[Text]

**Mr. McGrath:** Well, we nevertheless have the uneasy feeling that it was only Bell's side of the story that was germane to your decision because the public...

**Mr. Benson:** I object to that, Mr. Chairman.

**Mr. McGrath:** Well, that is fine.

**Mr. Benson:** We listened to evidence from all parties and made our decision.

**Mr. McGrath:** Well, that is fine. Mr. Chairman, to get the evidence on the record so that we will have a chance to see it I think perhaps a motion might be in order.

I would like to move, Mr. Chairman, that the President of the Canadian Transport Commission provide this committee with copies of all documents and papers in possession of the commission pertaining to all studies, reports and assessments compiled by officials of the commission or the persons relating directly or indirectly to all the respective price increases most recently approved by the commission on the application of Bell Canada.

**The Chairman:** Do you have a copy of that, Mr. McGrath?

• 1625

**Mr. McGrath:** Perhaps, Mr. Chairman, the consumer price index, when it comes out tomorrow, may provide us with justification to move in this Committee, a motion which I am sure will be endorsed and supported by all members of the Committee, that the decision be held in abeyance in view of the fact it could be very inflationary and could directly contribute to the high cost of living in Canada. It would seem to me that everybody has to use Bell Canada; everybody has to use the telephone and certainly this increase will be reflected in the consumer price index which will come out, not tomorrow, but certainly next month.

**The Chairman:** Mr. McGrath has made this motion. It appears to me to be in order. The only question that I wonder about is the volume of the documents that might be produced, if they were produced, and whether some of them are confidential in a sense of being departmental internal documents. Perhaps Mr. Benson would like to comment on the motion.

**Mr. Benson:** I have seen the motion. Certainly all the evidence available to the commission is available and at present in the office of the Secretary of the commission plus all the answers to questions by Bell Canada most of which are included as exhibits—not all, but most of which are included as exhibits. These are available to members of the Committee.

Concerning internal documents, that is, documents passing between commissioners and between the staff and Commissioners, which lead to their decision, off-hand I would have to look at the legality of these. I would maintain that these are privileged documents but I would have to look at the legality and consider the matter.

**Mr. McGrath:** Certainly we are here to represent the people of Canada, Mr. Chairman, and if some of these documents are privileged, I am sure the Committee would be disposed toward examining them in camera to protect their confidentiality. Certainly, however, as representatives of the public, we have a right to examine the documents, all documents relating to the decision.

[Interpretation]

**M. McGrath:** Nous avons cependant l'impression gênante que seule la plaidoirie de Bell vous a influencé dans votre décision car le public...

**M. Benson:** Je m'objecte, monsieur le président.

**M. McGrath:** Très bien.

**M. Benson:** Nous avons entendu des témoignages de toutes les parties intéressées et pris notre décision.

**M. McGrath:** Eh bien, c'est très bien. Monsieur le président, peut-être est-il nécessaire de proposer une motion pour obtenir d'examiner les témoignages.

J'aimerais proposer, monsieur le président, que le président de la Commission canadienne des transports fournisse à notre comité des exemplaires de tous les documents et pièces en possession de la Commission relativement à toutes les études, rapports et évaluations compilés par les hauts fonctionnaires de la Commission ou les personnes directement ou indirectement intéressées à toutes les hausses de prix récemment approuvées par la Commission à la demande de Bell Canada.

**Le président:** En avez-vous un exemplaire, monsieur McGrath?

**M. McGrath:** Monsieur le président, lorsqu'on connaîtra demain l'indice des prix à la consommation, il conviendra alors de proposer au Comité une motion que tous les membres du Comité s'empresseront, j'en suis sûr, d'appuyer. Il s'agira de présenter une motion afin que la décision soit mise de côté compte tenu du fait qu'elle pourrait contribuer directement au coût élevé de la vie au Canada. Il me semble que tout le monde doit recourir aux services de Bell Canada; tous et chacun ont besoin d'un téléphone et certainement cette augmentation aura des répercussions sur l'indice des prix à la consommation qui sera publié non pas demain, mais certainement le mois prochain.

**Le président:** C'est M. McGrath qui a proposé cette motion et elle me semble recevable. La seule chose qui m'inquiète c'est la quantité énorme de documents qui devront être publiés s'ils le sont et le caractère confidentiel de certains d'entre eux, puisque ce seront des documents ministériels à usage interne. M. Benson voudrait peut-être commenter cette motion.

**M. Benson:** Je suis au courant de cette motion. Il va sans dire que tous les témoignages dont dispose la Commission sont disponibles et peuvent se trouver dans les dossiers du secrétaire de la Commission en plus de toutes les réponses aux questions posées par Bell Canada, dont la plupart ont été versées comme pièces à l'appui. Ces documents sont à la disposition des membres du Comité.

Pour ce qui est des documents à usage interne, c'est-à-dire les documents échangés entre les commissaires et le personnel sur lesquels se basent les commissaires pour rendre une décision, je ne pourrais vous dire à brûle-pourpoint s'ils sont à la disposition des députés. A mon avis, ce sont là des documents à caractère confidentiel par conséquent privilégié mais il me faudrait étudier davantage le côté juridique de cette question.

**M. McGrath:** Nous sommes certainement ici présents comme délégués du peuple canadien, monsieur le président, et si certains de ces documents sont de caractère confidentiel, je suis certain que le Comité sera disposé à les étudier à huis clos pour en protéger justement le caractère confidentiel. Toutefois, il va sans dire qu'en tant que représentant du peuple nous avons droit d'étudier ces documents ainsi que tous les autres documents pertinents.



## [Texte]

Despite the merits of the Bell application and notwithstanding the judgment itself, most of us find the decision at this time when the whole country is concerned with the cost of living, when the Minister of Finance himself calls upon the country to show restraint, incomprehensible. It is incomprehensible that the commission would make this decision at this particular time.

**Mr. Benson:** Mr. Chairman, if a member disagrees with the decision that is, of course, his privilege but what happens...

**Mr. McGrath:** Mr. Chairman, I am not saying I disagree with the decision *per se*, I disagree with the decision at this time.

**Mr. Benson:** All right.

**Mr. McGrath:** There is a difference.

**Mr. Benson:** If a member disagrees with the decision at this time, it is his privilege.

**Mr. McGrath:** I am only trying to carry out the policy directives of the Minister of Finance; that is all.

**The Chairman:** Order please.

**Mr. Benson:** One thing that has to be remembered here is that the Canadian Transport Commission is a court of record and I have some doubts—I would look into the legality of this—that in a court one has a right to demand more than the evidence presented to the court. I do not think where several judges are sitting in a court, one has the right to call for notes between the members of the court, but I would have to look into this.

**Mr. McGrath:** You only hold your authority from this Parliament. It is vested in you by Parliament; Parliament can take it away. Certainly it would seem to me that Parliament would have the right to examine the rationale behind your decision making.

**Mr. Benson:** The same argument could be adduced with respect to the courts.

**Mr. McGrath:** And if we do have mounds and mounds of documents which the president would probably have to bring in here on a wheelbarrow, that itself would impress upon the public the very difficult position the public has in trying to meet these very important decisions: in trying to examine the volumes and volumes of evidence.

**Mr. Benson:** I am willing to borrow a wheelbarrow and bring all the evidence and submissions to the next meeting if you wish me to do that.

**Mr. McGrath:** Perhaps you could use one of the discarded railway cars of the Newfie *Bullet*... which incidentally we want to get back. We would like to get back on that, Mr. Chairman. We know of your great interest in the subject too.

**The Chairman:** I think we have a motion, gentlemen, before the Committee. Mr. Benson has said that he would take a look at the volume of it and the legality of producing some of the documents. What is the wish of the Committee? Do you want to speak to it, or leave it with Mr. Benson for the time being?

## [Interprétation]

En dépit de la valeur de la demande de Bell Canada et indépendamment du jugement lui-même qui sera rendu, la plupart d'entre nous estimons que la décision rendue en ce moment, alors que tout le pays tout entier s'inquiète du haut niveau du coût de la vie et que le ministre des Finances lui-même demande aux citoyens de restreindre leurs achats, est tout à fait incompréhensible; il est incroyable que la Commission prenne une telle décision en ce moment particulier.

**M. Benson:** Monsieur le président, si un député n'est pas d'accord avec la décision rendue c'est naturellement son privilège, mais ce qui se passe...

**M. McGrath:** Monsieur le président, je n'ai pas déclaré que je n'étais pas d'accord avec votre décision en soi; je ne suis pas d'accord qu'une telle décision soit rendue à l'heure actuelle.

**M. Benson:** Très bien.

**M. McGrath:** Il y a ici une distinction à faire.

**M. Benson:** Si un député n'est pas d'accord avec la décision rendue à l'heure actuelle, c'est son privilège.

**M. McGrath:** J'essaie tout simplement de mettre en œuvre les lignes de conduite données par le ministre des Finances. Voilà tout.

**Le président:** A l'ordre s'il vous plaît.

**M. Benson:** Il ne faut pas oublier que la Commission canadienne des transports est une cour d'archives et j'ai des doutes—j'étudierai le côté juridique de la question—que dans une cour on ait droit de demander à voir autre chose que le témoignage qui est présenté au tribunal. A mon avis lorsque plusieurs juges siègent à un tribunal on a le droit d'exiger de voir les notes prises par les membres de la cour, mais il me faudrait réellement étudier la question un peu plus.

**M. McGrath:** Vous ne détenez votre autorité que du Parlement. Votre mandat vous est confié par le Parlement qui d'ailleurs peut vous l'enlever. Il me semble alors que le Parlement doit avoir le droit d'étudier la raison d'être de votre décision.

**M. Benson:** On pourrait avancer le même argument lorsqu'il s'agit d'autres tribunaux.

**M. McGrath:** Si nous avions par exemple des monceaux et des monceaux de documents, si le président était obligé de les apporter sur un chariot, rien que cela impressionnerait le public; il lui serait extrêmement difficile, pour comprendre les décisions importantes rendues, d'examiner des quantités incroyables de témoignages.

**M. Benson:** Je veux bien emprunter un chariot et vous apporter tous ces documents à la prochaine réunion de votre Comité si vous le désirez.

**M. McGrath:** Vous pourriez peut-être alors vous servir de l'un des wagons mis au rancart du *Newfie Bullet* de Terre-Neuve... lequel incidemment nous aimerions bien avoir. Nous aimerions reparler de tout cela, monsieur le président. Nous connaissons l'intérêt que vous portez également à ce sujet.

**Le président:** Nous avons, je crois, messieurs une motion à présenter aux membres du Comité. Monsieur Benson a déclaré qu'il jetterait un coup d'œil sur la quantité de documents et qu'il étudierait le côté juridique de la question. Que désire le Comité? Voulez-vous en discuter ou confier à M. Benson l'étude de cette question pour le moment?

[Text]

• 1630

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, I think any motion is debatable.

**The Chairman:** Certainly it is debatable.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I would like to suggest possibly to the mover, and at the same time ask the Chairman of the Commission, whether or not instead of printing a copy for each of us—which no doubt would be a costly proposition and a real bulky thing to move around, as has been suggested by Mr. McGrath—those who are really interested in looking over this available material could go over to the department and do so. It certainly would save a lot of time. I am sure Mr. Benson clearly stated that it was available to the members of the Committee. I am just putting that in as a suggestion and, at the same time, reserving the right to discuss the motion, if need be.

**Mr. Benson:** The evidence is not only available to everyone in this Committee, it is available to everyone, in the office of the Secretary of the Commission. It is there and is available for anyone to peruse that wants to peruse it. As a matter of fact, on Tuesday of this week we had people representing one of the parties examining the evidence.

**Mr. McGrath:** It is more than the evidence we want; we want the Commission's assessment of that evidence. That is what is important to us.

**Mr. Benson:** The assessment of the evidence is in our decision.

**Mr. McGrath:** Yes, but there is more in the decision than meets the eye.

**An hon. Member:** Hear, hear!

**Mr. Guay (St. Boniface):** There is a lot there, Mr. Chairman, that is available. If a particular member of the Committee does not want the matter delayed he could go there tomorrow and spend the day over there, if he so wished. I am not backing up the Commission in any way, and I want to insist on that, but I am concerned with the costs of reproducing all this for each member of the Committee and what each member will do with it. I think we have a dual responsibility not to spend money for nothing as well as spending for good things.

**Mr. McRae:** I am also interested in seeing some of this evidence.

I would like to follow up on something Mr. McGrath said which I think was shoved aside rather rapidly and that is the adversary type of procedure. I am referring to the kinds of groups that were taking a view against the bill. And I am using this just as one example because I think the same thing occurs when the railways and other groups come. For instance, what does it cost to keep a good lawyer, \$300 or \$400 a day? Do they have these kinds of funds? I have a feeling that with our regulatory bodies the funds are not available for proper adversary procedures. I think the CTC and other groups—I can think of one or two others that I have had to deal with on Committee—tend to respond, and they tend to respond in proportion to the amount of money that is presented by the particular people who are making the application. So if a company

[Interpretation]

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, à mon avis toute motion peut être débattue.

**Le président:** Bien sûr que celle-ci fera l'objet d'un débat.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je voudrais suggérer à celui qui présentera la motion et par la même occasion demander au président de la Commission si au lieu d'imprimer une copie pour chacun d'entre nous, ce qui sans doute serait coûteux et volumineux comme l'a dit M. McGrath pourquoi ceux qui sont réellement intéressés à étudier ces documents ne vont-ils au ministère les consulter sur place. Cela certainement sauverait beaucoup de temps. Je suis certain que M. Benson a clairement déclaré que ces documents étaient à la disposition des membres du Comité. Je fait tout simplement une suggestion et par la même occasion je réserve le droit de discuter de la motion si nécessaire.

**M. Benson:** Le témoignage et la preuve ne sont non seulement disponibles à tous les membres du Comité mais de plus ces documents tout le monde peut se les procurer en les demandant au bureau du secrétaire de la Commission. Ces documents sont sur place et quiconque veut les étudier peut le faire. De fait, mardi de cette semaine nous avons eu des personnes représentant l'un ou l'autre des partis qui ont étudié ces documents.

**M. McGrath:** C'est beaucoup plus que la preuve ou les témoignages que nous désirons, nous voulons l'évaluation de la Commission de cette preuve. Voilà ce qui nous importe.

**M. Benson:** L'évaluation de cette preuve ou de ces documents, c'est à nous d'en décider.

**M. McGrath:** Oui, mais dans cette décision on n'arrive pas à voir le dessous des cartes.

**Des voix:** Bravo, bravo!

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, il y a beaucoup de choses à cet endroit qui sont disponibles. Si un député en particulier veut hâter les choses, il pourrait se rendre sur place demain et passer toute la journée s'il le désire. Je n'appuie pas la Commission de quelque façon que ce soit et je veux insister là-dessus, mais je m'inquiète des coûts encourus pour reproduire tous ces documents pour chaque membre du Comité et il faudrait savoir aussi ce que chaque député en fera. A mon avis, nous avons une double responsabilité, soit de ne pas dépenser l'argent pour rien mais par ailleurs en dépenser pour des choses valables.

**M. McRae:** J'aimerais bien également voir certains de ces documents.

Je vais poursuivre sur une déclaration de M. McGrath que l'on a à peine effleuré avant de la mettre de côté ce qui à mon avis, est une mauvaise procédure. Je veux parler des groupes de pression qui s'opposaient au bill. J'utilise cette incidence simplement à titre d'exemple car je sais que la même chose survient lorsque les compagnies de chemin de fer et d'autres groupes comparaissent ici. Par exemple, qu'est-ce qu'il en coûte pour retenir les services d'un bon avocat, \$300 ou \$400 par jour à peu près? Ont-ils ce genre de fonds? J'ai le sentiment que compte tenu des organismes de réglementation, on n'accorde pas de fonds pour mener à bien des procédures de mauvaises procédures. La CCT et d'autres groupes—je songe à l'un ou l'autre qui ont comparu et dont je me suis occupé ici au Comité—tendent à répondre proportionnellement au montant d'ar-



## [Texte]

which is backed with millions and millions of dollars presents a case and some organization that has barely enough money to get to Ottawa presents a counter case, the tendency of the Commission is to respond and modify slightly in view of the kind of case. And I really think there is an awfully good case for having some kind of almost ombudsman or public group that would present a case against a major case presented by, say, Bell Canada or the railroads.

One of the reasons I would like to see some of the evidence is to find out the extent of the cases that were made by groups, how well they were presented, and the kind of funds those groups had with which to present these cases.

**Mr. Benson:** With respect to the evidence, as I have indicated, it is quite openly available. The people who were represented at the commission were in some cases represented by counsel, as was the Province of Ontario, the Province of Quebec, Canadian Cable Television, Hotel Association of Canada, Telephone Answering Association, Association of Ontario Municipalities although they did not stay during the case. A number of individuals appeared and made representations or presented evidence to the commission verbally, but this is all available.

• 1635

**Mr. McRae:** But at no time did you, as an organization, send an investigating group to actually take a counter-view, take an adversary line, and stick with it to build up a case.

**Mr. Benson:** This is something that is done in the United States, as you well know, where the government *per se* has consumers' advocates appear before the commissioners and this...

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, on a point of clarification, are we dealing with the motion before us now?

**The Chairman:** We have not disposed of the motion and we are still dealing with it and the Chair would like some guidance as to what the Committee wants to do. It is very difficult to listen to a debate on a motion and still allocate the person's time back to where we were before the motion was put.

**Mr. Grier:** Mr. Chairman, do we need to take up the time of the Committee debating the motion or can we defer consideration of the motion until towards the end of the allotted time?

**The Chairman:** The Chair is in the hands of the Committee. We could if we wanted to.

**Mr. Grier:** I would like to make that suggestion, Mr. Chairman.

## [Interprétation]

gent qui est accordé par la personne qui en fait la demande. Par conséquent, si une société qui est appuyée de millions et de millions de dollars présente une cause et que par ailleurs un autre organisme qui dispose à peine d'assez d'argent pour se rendre jusqu'à Ottawa présente une cause contraire à la première, la Commission a pour tendance de rendre des décisions et de modifier quelque peu son point de vue en faveur de l'une ou l'autre des deux parties. A mon avis, il nous faut vraiment un certain genre d'ombudsman ou des groupes de pression qui pourraient contrebalancer en présentant un point de vue lorsqu'il s'agit d'une cause où sont engagés beaucoup de capitaux comme c'est le cas pour Bell Canada ou les Compagnies de chemin de fer.

Une des raisons pour laquelle j'aimerais consulter une partie de la preuve, c'est de trouver jusqu'à quel point certains groupes de pression ont poussé leur cause de la façon dont leur cause était présentée et le genre de fonds dont ces groupes de pression disposaient.

**Mr. Benson:** Comme je l'ai indiqué, on peut se procurer facilement ces documents. Certaines des personnes qui étaient représentées au sein de la Commission, dans certains cas, qu'elle a recouru aux services d'un conseiller juridique, comme ce fut le cas de la province de l'Ontario, de la province de Québec, de la Société canadienne de télévision par câble, de l'Association canadienne de l'hôtellerie, de l'Association des prises de messages par téléphone, de l'Association des municipalités de l'Ontario, quoique celles-ci ne soient pas restées durant le procès. Un

certain nombre de personnes ont comparu, ont présenté des instances ou des preuves à la Commission oralement. Et tout cela est disponible.

**Mr. McRae:** Mais jamais, en tant qu'organisme vous n'avez envoyé un groupe d'enquêteurs pour effectuer un contre-examen de la cause en question, rendre un jugement contradictoire et s'y tenir.

**Mr. Benson:** Cela se fait aux États-Unis comme vous le savez où le gouvernement accepte que les avocats, porte-parole du consommateur, comparaissent devant les commissaires et cela...

**Mr. Rose:** Monsieur le président, afin de clarifier la question, j'aimerais savoir si nous traitons présentement de la motion dont nous sommes saisis?

**Le président:** Nous n'avons pas pris de décision quant à cette motion, elle est toujours entre nos mains et j'aimerais que le Comité me dise ce qu'il a l'intention de faire. Il est très difficile d'écouter un débat sur une motion tout en s'occupant de répartir le temps de parole entre les différentes personnes, en calculant le temps avant que la motion soit présentée.

**Mr. Grier:** Monsieur le président, faut-il réellement que nous prenions le temps alloué pour le présent Comité à débattre la motion ou ne pourrions-nous pas la mettre de côté jusqu'à ce que la période des questions soit écoulée?

**Le président:** Je m'en remets aux membres du Comité. Nous pourrions le faire si vous le désirez.

**Mr. Grier:** J'aimerais justement le proposer, monsieur le président.

[Text]

**Mr. Stewart (Cochrane):** Mr. Chairman, I am not sure we have a seconder. There may be somebody who would like to move an amendment to it as well.

**Mr. Grier:** It is precisely for those reasons, Mr. Chairman, that I would not like to see the remainder of the afternoon taken up in procedural matters.

**Mr. Benson:** Mr. Chairman, I have suggested that I would like to have a look at the legality and if it were postponed to the next session when I appear—I do not imagine I will finish this afternoon—then I would be able to indicate what our position is.

**The Chairman:** I think that is a very good suggestion, Mr. Benson. Perhaps if the mover would agree with that suggestion we could let the question stand until the next sitting when we have Mr. Benson before us, probably next week.

**Mr. McGrath:** I would like to hear a little more on it, Mr. Chairman. Other members of the Committee may feel otherwise about it. I move the motion.

I realize Mr. Benson is trying to be helpful to the Chair, and I know you appreciate that, Mr. Chairman, but we are trying to get at the bottom of this. It seems to me that the motion merely asks for the evidence. The point made by my friend is a very good one, because one of the points at issue here is: Is the public interest adequately represented at these regulatory bodies, at this particular regulatory body? I think it is not.

**The Chairman:** There does not seem to be . . .

**Mr. Thomas (Moncton):** On the motion, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** It is not a question of whether we approve of the decision or not. Mr. Benson inferred, because of Mr. McGrath's line of questioning, that he was against the decision. Certainly that is not my position, Mr. Benson. I am very disturbed at reports I have heard that many bodies throughout the country feel that they were not given the opportunity to present their case at these hearings. A report I read just the other day—I will ask you if this is correct—talks about the Consumers' Association of Canada, and it says:

At the recent hearings into Bell Canada's application for rate increases, representatives of both business associations and consumer groups complained about the costs of preparing for and participating in the hearings.

I would infer that many of these groups feel that the other side of the question was not properly presented because the adversary system was not properly carried out. Is that a correct statement?

**Mr. Benson:** Certainly, if one reads the evidence one will find that people do complain in this regard, but the system has not permitted us to set up a consumers' advocacy. Indeed, there is a question here as to whether or not it would be proper for the commissioners hearing evidence to have within their body somebody representing the consumers' view on it. It is a real problem, and it is not

[Interpretation]

**M. Stewart (Cochrane):** Monsieur le président, je ne suis pas certain que nous ayons quelqu'un pour appuyer cette motion. Il se peut que quelqu'un désire présenter un amendement à cette motion.

**M. Grier:** C'est précisément pour ces raisons, monsieur le président, que je ne vois pas pourquoi on consacre le reste de l'après-midi à des questions de procédure.

**M. Benson:** Monsieur le président, j'ai proposé d'étudier le côté juridique de la question et si cette étude était remise à la prochaine session, la prochaine fois que je comparaitrai je vous dirai quelle est notre position à ce sujet car je ne crois pas que nous pourrions terminer le débat cet après-midi.

**Le président:** C'est une excellente suggestion, monsieur Benson. Si la personne qui propose la motion est d'accord avec cette suggestion, nous pourrions réserver cette question jusqu'à la prochaine réunion lorsque M. Benson comparaitra devant nous, probablement la semaine prochaine.

**M. McGrath:** J'aimerais en entendre parler davantage, monsieur le président. Il se peut que d'autres membres du Comité aient une opinion contraire, c'est moi qui ai proposé cette motion.

Je vois bien que M. Benson essaie d'aider le président et je sais, monsieur le président, que vous aimez bien cela mais nous essayons ici d'aller jusqu'au fond des choses. Il nous semble que par cette motion nous ne faisons que demander la preuve et les témoignages. Le problème soulevé par mon excellent ami est très bon car voici quelle est l'une des questions en cause: l'intérêt public est-il adéquatement représenté auprès de ces organismes de réglementation et en particulier celui qui nous occupe? A mon avis, il ne l'est pas.

**Le président:** Il ne semble pas qu'il y ait . . .

**M. Thomas (Moncton):** J'aimerais parler de la motion, monsieur le président.

**Le président:** Allez-y, monsieur Thomas.

**M. Thomas (Moncton):** Il ne s'agit pas de savoir si nous approuvons ou non la décision. M. Benson a laissé entendre qu'à cause de la façon dont M. McGrath a présenté les choses, il s'opposait à cette décision. Mais, monsieur Benson, je dois vous dire que ce n'est certainement pas ma position. Je m'inquiète beaucoup des rapports que j'ai entendus selon lesquels plusieurs organismes du pays estiment ne pas avoir eu l'occasion de présenter leur cause lors de ces audiences. J'ai lu justement un rapport l'autre jour—et je vous demanderai si c'est exact—où l'on parle de l'Association canadienne des consommateurs; voici:

Lors des récentes audiences où Bell Canada a demandé une augmentation de ses tarifs, des délégués du milieu des affaires et des groupes de consommateurs se sont plaints des dépenses liées à la préparation et à la participation à ces audiences.

A mon avis, bon nombre de ces groupes estiment que l'autre côté de la question a été mal présenté car l'envers de la médaille n'a pas été clairement dévoilé. Ma déclaration est-elle exacte?

**M. Benson:** Certainement, si on lit le compte rendu de la preuve l'on constatera que des gens, en effet, se plaignent à cet égard mais les mécanismes bureaucratiques ne nous ont pas permis de mettre sur pied un service de conseillers ou d'avocats auprès du consommateur. De fait, on se demande s'il serait bon qu'au sein du Conseil des commissaires qui doivent entendre la preuve, puisse siéger quel-



[Texte]

a little problem. Certainly I have no objection to making the evidence available. It is available; it is in the secretary's office; it is available to everyone.

• 1640

The question in my mind concerns the internal documents: where one commissioner made a note and sent it to another commissioner, this sort of thing; and whether these are properly cullable.

**Mr. Thomas (Moncton):** This is true, Mr. Chairman and Mr. Benson. However, the thing that disturbs me is that I do not know how I, as a member of this Committee, can make any decision as to whether the decision of the commission was a proper one or not, unless I see some of the evidence. If there are these complaints that the other side of the picture was not properly presented, then I think we should put the motion now, and give ourselves a chance to see the evidence and make our own assessment of it.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, on the motion, is it possible for Mr. Benson or one of his staff members to examine, in the next hour—or at least confer with somebody in the next hour—to determine the privilege of internal documents. If that is the case, before we adjourn here, because we want to deal with this before we leave this afternoon, why can we not go back to our order of cross-examination?

**The Chairman:** Actually, the Chairman has no power to defer a motion put by a member unless there is unanimity within the Committee to agree to defer it.

**Mr. Rose:** Will the Chair accept a tabling motion until after I hear what Mr. Benson has to say on this?

**Mr. Benson:** I would be very pleased to seek legal advice and I can have someone go to the commission to do this.

**Mr. Rose:** Within 40 minutes?

**Mr. Benson:** I will send him down now.

**Mr. Rose:** All right. Then I will move to table it until 5.20 p.m.

**The Chairman:** We have a motion now to table the document.

**Mr. Rose:** Until 5.20 p.m. today; and it is not debatable.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Not debatable?

**The Chairman:** We have a motion to table it until 5.20 p.m. and I understand that it is not debatable.

**Mr. Ellis:** To table is not debatable, but the motion to table with a time allowance is debatable.

[Interprétation]

qu'un qui défendrait le point de vue du consommateur. C'est un problème réel et fort complexe. Bien sûr je ne m'oppose à ce que la preuve soit disponible, elle l'est

puisqu'elle est dans le bureau du secrétaire et que tout le monde peut la consulter.

Je m'inquiète surtout des documents confidentiels internes; lorsque par exemple un commissaire rédige des memos et les envoie à un autre commissaire, ceux-ci peuvent être colligés d'une façon appropriée.

**M. Thomas (Moncton):** Vous avez tous vos raisons, monsieur le président et monsieur Benson. Toutefois, ce qui me préoccupe c'est que je ne vois pas comment, moi qui suis membre du Comité, puisse déterminer si la décision rendue par le commissaire était appropriée ou non à moins de pouvoir par moi-même jeter un coup d'œil sur une partie de la preuve. Si on se plaint que les arguments de la partie adverse n'ont pas été présentés d'une façon appropriée, alors nous devrions débattre la motion tout de suite et nous donner l'occasion de voir la preuve ou les documents et d'en faire notre propre évaluation.

**M. Rose:** Monsieur le président, pour ce qui est de la motion, est-il possible pour M. Benson ou l'un de ses fonctionnaires d'étudier ces documents au cours de l'heure qui suit ou du moins sera-t-il possible qu'ils confèrent avec quelqu'un dans l'heure qui suit—afin de déterminer si ces documents ont un caractère strictement confidentiel. Si tel est le cas, pendant que nous discuterions ici car nous voulons débattre cette question avant de partir cet après-midi, pourquoi ne pas revenir à la procédure de contre-interrogatoire?

**Le président:** Le président n'a aucun pouvoir de déférer une motion présentée par un député, membre du Comité, à moins qu'il n'y ait consensus unanime au sein du Comité.

**M. Rose:** Monsieur le président, accepteriez-vous une motion au dossier après que j'aurai entendu M. Benson?

**M. Benson:** Je serais très heureux si je pouvais obtenir le conseil d'un expert juridique et je demanderai à quelqu'un de se rendre à la Commission pour se faire.

**M. Rose:** D'ici les 40 prochaines minutes?

**M. Benson:** Je vais l'envoyer tout de suite.

**M. Rose:** Très bien. Je propose donc qu'on mette cette motion de côté jusqu'à 17 h. 20.

**Le président:** On va donc présenter une motion maintenant pour mettre ce document de côté, et le verser au dossier.

**M. Rose:** Jusqu'à 17 h. 20 aujourd'hui; et cette motion ne peut faire l'objet d'un débat.

**M. Guay (Saint Boniface):** On ne peut en débattre? Qu'une motion a été présentée afin de verser au dossier et de mettre de côté cette question jusqu'à 17 h. 20 et si je comprends bien, on ne peut la mettre aux voix.

**Le président:** Nous avons une motion à déposer jusqu'à 17 h. 20 et je pense que ce n'est pas contestable.

**M. Ellis:** Ce n'est pas le dépôt qui est contestable mais le fait qu'on impose un délai.

[Text]

**The Chairman:** Yes, I think that is correct.

**Mr. Guay (St. Boniface):** This is what I had in mind, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Go ahead then, Mr. Guay, if you are going to debate the question of the time allowance.

**Mr. Guay (St. Boniface):** What I am going to say is because of the cost of producing such a large volume of documents—a reproduction for each member of this Committee—while same is now available to any member of this Committee; in fact, to anyone in the country. Therefore, I move that this motion be referred to the next meeting as suggested by the Chairman of this Committee just a moment ago and that in the interim anyone wishing to get information available to them just present themselves to the department as suggested by the president of the commission.

**The Chairman:** I think your motion, right now, is out of order. It does not particularly refer to the tabling motion made by Mr. Rose, who said his motion was basically that the question be deferred until 5.20 p.m.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, may I speak on that? You have made a ruling but...

**The Chairman:** You can speak on the question of timing.

**Mr. Guay (St. Boniface):** It is on timing, because, Mr. Chairman, you yourself suggested, even before that suggestion, that the matter be referred to Thursday. And I am saying to you that the matter referring my amendment to the next meeting on Thursday is also timing: just as his is. So you cannot rule me out on that one.

**The Chairman:** I am not ruling you out, but the motion you made was in no way connected with the tabling motion made by Mr. Rose. I am not saying that you could not have connected it with a change of wording, but I have ruled out of order the one you presented.

Are there any further questions?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think the point has been made very clear by all members of the Committee that there is a great deal of suspicion in the minds of the public in respect of the decision that has been handed down by the Canadian Transport Commission, so I believe it is desirable that more evidence be presented. The President of the Canadian Transport Commission, Mr. Benson, has indicated that he is prepared to present more evidence to substantiate the decision taken by the Canadian Transport Commission. I do not know what we will gain by tabling the motion until 5:20 p.m. Perhaps there are some physical impossibilities in gathering and printing the information that would be contained in the motion presented by Mr. McGrath. I think it is clearly evident at this Committee that it is desirable and indeed advisable to have more background information on the manner in which the decision is reached, the rationale and indeed the assessment. If this Committee can arrange to have that documentation presented, I think the motion should be proceeded with and voted upon.

[Interpretation]

**Le président:** Oui, je crois que c'est exact.

**M. Guay (Saint Boniface):** C'est ce que j'avais à l'esprit monsieur le président.

**Le président:** Allez-y donc alors, monsieur Guay, si nous devons débattre la question du temps alloué.

**M. Guay (Saint Boniface):** Je tiens à parler du coût élevé de l'impression d'un tel monceau de documents—qui devront être traduits pour chaque député—bien que de toute façon, ces mêmes documents sont à la disposition de tous les membres du Comité et quiconque les désire dans le pays tout entier. Par conséquent, je propose que cette motion soit déferée jusqu'à la prochaine réunion, comme l'a suggéré le président du Comité il y a tout juste un moment, et que dans l'intervalle quiconque désire obtenir des renseignements doive simplement se présenter au ministère comme l'a suggéré le président de la Commission.

**Le président:** A mon avis, votre motion est irrecevable; elle n'est pas particulièrement liée à la motion présentée par M. Rose qui demandait que cette question soit réservée jusqu'à 17 h. 20 et versée au dossier.

**M. Guay (Saint Boniface):** Monsieur le président, puis-je donner mon opinion à ce sujet? Vous avez rendu une décision...

**Le président:** Vous pouvez parler au sujet de la question du temps alloué.

**M. Guay (Saint Boniface):** Je veux parler justement du temps qui est alloué, car monsieur le président vous-même avez proposé avant cette autre proposition, qu'on réserve cette question jusqu'à jeudi. Faut-il réserver mon amendement jusqu'à la prochaine réunion de jeudi? Cette question tient aussi compte du temps, tout juste comme la question de M. Rose; vous ne pouvez donc déclarer ma motion irrecevable.

**Le président:** Je ne déclare pas votre motion irrecevable mais la motion que vous avez présentée n'avait aucun rapport avec la motion de M. Rose. Je ne dis pas que vous n'auriez pas pu la relier en changeant quelque peu les mots, mais j'ai jugé irrecevable la motion que vous avez présentée.

Y a-t-il d'autres questions?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je crois qu'il est clair d'après les témoignages de tous les membres du Comité que le grand public s'inquiète à juste titre de la décision rendue par la Commission canadienne des transports, et à mon avis il serait donc souhaitable qu'on obtienne une preuve et des témoignages supplémentaires. Le président de la Commission canadienne des transports, M. Benson, a dit qu'il était prêt à présenter des preuves pour expliquer les décisions prises par la Commission. Je ne sais pas ce que nous gagnerions à présenter la motion avant 17 h. 20 peut-être éprouve-t-on des difficultés à rassembler et imprimer les renseignements qui seraient contenus dans la motion présentée par M. McGrath. Il semble évident au comité qu'il est souhaitable et utile d'avoir davantage de renseignements sur la façon dont on prend la décision, sur la raison et l'évaluation qui est faite. Si le comité peut faire en sorte que ces documents soient présentés, je crois que l'on pourra aborder la motion et passer au vote.



[Texte]

Some hon. Members: Question.

• 1645

**Mr. Loiselle:** Mr. Chairman, I have a question for clarification. Do I understand the motion from Mr. McGrath means that every piece of information or everything that relates to the hearing of Bell Telephone has to be printed for each member of this Committee, or that the evidence could be brought down here?

Some hon. Members: Down here.

**Mr. Howard:** I am glad to hear that.

**Mr. Loiselle:** Instead of that can the next meeting of the Transport Committee be held at the offices of the CTC so that all the documents could be there? We could go there. It is less trouble then, since those documents would be available to everybody.

**The Chairman:** Go ahead Mr. Benson.

**Mr. Benson:** Might I make just a brief comment? There is no problem in my mind with regard to the presentation of the evidence and the exhibits. The only thing is, they are there. If you want me to bring them here and pile them up here we can do that, but they are available in the Commission's office. The question that does arise in my mind, and on which I wish to seek legal advice, and I will have to whether you pass the motion or not, is with respect to internal documents of the Commission used in arriving at the decision. That is the question in my mind.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman may I speak to that point?

**The Chairman:** Go ahead Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I am as concerned as Mr. McGrath and the member on the other side to get all the evidence possible before all of us, and in fact available to anybody who wishes to have it. The reason I tried to move this, as you suggested, to the next meeting was to give an opportunity to Mr. Benson to find out whether or not he can make this additional information available to us, which I think would benefit the Committee. If not, at least we would know where we are. I think it is very important.

Also, the other misconception that I might have been under was the fact that every member of this Committee, as I understood the motion, was to have a copy made available to him. I felt that because of the volume of documents it was an exorbitant thing to ask. What we may be able to get eventually will be a copy to each party here instead of each individual member.

**Mr. Benson:** I have said . . .

**Mr. McGrath:** Mr. Chairman why do we not let Mr. Benson get his legal advice; forget about voting for tabling the motion; get on with it and we will expect a decision from Mr. Benson at 5:20 p.m.

**Mr. Benson:** I will try. Mind you I have to get in touch with my legal advisors. I have somebody now getting in touch with them.

[Interprétation]

Des voix: Au vote!

**M. Loiselle:** Monsieur le président, j'ai une question de clarification. La motion de M. McGrath signifie-t-elle que tous les renseignements ou tout ce qui se rapporte à l'audition de Bell Téléphone doit être imprimé à l'intention de chaque membre du comité, ou bien que l'on pourrait apporter les documents ici?

Des voix: Ici même.

**M. Howard:** Je suis heureux de l'entendre.

**M. Loiselle:** Peut-être que la prochaine réunion du comité des transports pourrait être tenue dans les bureaux de la CCT afin que l'on dispose de tous les documents. Nous pourrions nous y rendre et ce serait plus facile dans la mesure où tous les documents seraient à notre disposition.

**Le président:** A votre tour, monsieur Benson.

**M. Benson:** Puis-je faire une brève observation? Il n'y a pas de doute dans mon esprit à propos de la présentation des documents et des preuves. La seule chose est qu'ils se trouvent là-bas. Si vous voulez que je vous les apporte, je n'aurai aucune difficulté à le faire. Mais les documents se trouvent dans le bureau de la Commission. Je me pose la question de savoir, et à ce propos je requiers les conseils juridiques, et il me faudra adopter ou non la motion, quels sont les documents internes que la Commission a utilisés pour prendre une décision. C'est la question que je me pose.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, puis-je intervenir?

**Le président:** Je vous prie, monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je suis aussi désireux que M. McGrath et mon collègue de l'opposition d'obtenir tous les documents disponibles et en fait disponibles à tous ceux qui le désirent. Si je désire que nous en reparlions, comme vous l'avez suggéré à la prochaine réunion, c'est pour permettre à M. Benson de découvrir si oui ou non il peut nous transmettre ces documents supplémentaires, ce qui, à mon avis, serait à l'avantage du comité. Si non, sans doute nous saurons à quoi nous en tenir. Je pense que cela est très important.

Peut-être ai-je mal compris, mais il me semblait que tous les membres du comité, si j'ai compris la motion, devraient avoir un exemplaire de ces documents. Mon impression s'explique par la masse importante des documents et peut-être pourrions-nous distribuer les documents à chacun des partis au lieu d'en distribuer à chacun des membres du comité.

**M. Benson:** J'ai dit . . .

**M. McGrath:** Monsieur le président, pourquoi ne pas permettre à M. Benson de donner des avis juridiques, laissons de côté le vote sur la présentation de la motion; attendons plutôt une décision de la part de M. Benson à 17 h. 20.

**M. Benson:** Je vais essayer. Il me faut me mettre en contact avec mes conseillers juridiques, c'est ce qu'on cherche à faire maintenant.

[Text]

**The Chairman:** The Committee seems agreeable to leaving it in abeyance until 5:20 p.m. without voting on the tabling motion. Have we reached a consensus in that regard?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Now I have lost track of where we were. Mr. McRae go ahead then.

**Mr. McRae:** I believe there is a general mood in this Parliament shared by all parties that some very major change must be taken in Canada's transportation policy. I doubt that any other single issue would elicit more support, almost unanimous support as far as I can gather. The project is getting our various Crown corporations involved in transportation more directly under the wings of this Parliament. The focus of much of this has to do with ground transportation and I would refer members of the Committee to a very excellent speech given in the last week or ten days by Senator Cameron in the Senate. They, incidentally, are very interested in the same type of situation.

I would like to ask some questions about ground transportation, and where the Commission stands on this matter. In view of what may become a rather serious energy shortage, or at least more costly energy, more costly fuel, in view of the relatively low cost—I think it is about one sixth per passenger mile on an optimum basis of rail transportation versus air transportation—there seems to be a very, very definite lack of research and lack of initiative on the part of the railways in rapid ground transportation. I can think of the Pickering situation, where the railways could very well have shown some real interest in an alternative to Pickering airport but did not see any alternative forthcoming. What is the Commission's views on this and what initiative can the Commission take toward producing or initiating some of this kind of research and developing rapid ground transportation?

• 1650

**Mr. Benson:** We do research into ground transportation. An example of this would be the research we did with regard to commuter service in Toronto which was commissioned and done through the Commission at the request from the Minister of Transport, I believe, in that particular instance. We do support various research projects into ground transportation. I have a list somewhere here of some of the analyses that are done by the Commission, and here I could just indicate some of them to you if you like. It is rather a long list and I could arrange to have it tabled rather than reading it.

They are studies related to the rationalization of the railways—branch lines, for example; analyses of individual branch lines; compilation of agricultural data from Statistics Canada; rail network rationalization study programs; block grain shipping systems studies; non-grain traffic studies; producer, hauler and elevator receipts; trucking costs for extra haul to alternative elevators—this sort of thing is going on all the time.

**Mr. McRae:** Can I ask you two specific questions in this connection, then? Was there any research done by your group into the viability of rapid ground transportation as an alternative to the Pickering airport—number one. Number two, has there been any research or any research funded by your group into the Mackenzie valley railway as an alternative to the pipeline?

[Interpretation]

**Le président:** Le comité convient-il de réserver cette question jusqu'à 17 h. 20 sans voter sur la présentation de la motion. Avons-nous un accord à cet égard?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Je ne sais plus exactement où nous en étions. Monsieur McRae, vous avez la parole.

**M. McRae:** Je crois que tous les partis de ce Parlement ont l'impression qu'il faut changer radicalement la politique canadienne des transports. Je crois qu'il n'y a pas d'autres questions qui suscitent autant d'intérêt unanime. Le projet vise à impliquer les différentes sociétés de la Couronne dans le phénomène des transports sous l'égide du Parlement. Il s'agit essentiellement du transport terrestre et je renverrais les membres du comité à une excellente allocution prononcée la semaine dernière ou il y a dix jours par le sénateur Cameron au Sénat. En fait, les sénateurs s'intéressent également à cette situation.

Je voudrais poser des questions relatives au transport routier et ferroviaire et savoir quelle est la position de la Commission à cet égard. Si l'on tient compte du manque possible, ou du moins du coût accru de l'énergie, si l'on tient compte du prix de revient relativement inférieur, je crois qu'il s'agit de 1/6 par mille passagers en faveur des transports ferroviaires par rapport aux transports aériens, il semble que les compagnies de chemin de fer ne font pas suffisamment de recherches ou ne prennent pas assez d'initiative pour mettre au point des transports terrestres rapides. Je pense à la situation de Pickering, où les chemins de fer auraient pu songer à une alternative aux transports aériens, mais ce n'est pas le cas malheureusement. Quelle est l'opinion de la Commission à ce sujet, quelles sont les mesures que peut prendre la commission pour susciter ce genre de recherches et la création des transports routiers et ferroviaires rapides?

**M. Benson:** Nous effectuons des recherches dans le domaine des transports ferroviaires. Un exemple serait le service de navette à Toronto sous l'égide de la Commission à la demande du ministère des Transports, me semble-t-il. Nous avons mené plusieurs recherches concernant ces transports. J'ai ici une liste de certaines analyses qui ont été faites par la Commission, et je pourrais vous en citer quelques-unes. C'est une liste fort longue et je pourrais vous la soumettre au lieu de la lire.

Ce sont des études se rapportant à la rationalisation du chemin de fer, des lignes secondaires, par exemple; des analyses de lignes secondaires, la compilation de données agricoles émanant de Statistique Canada, des programmes d'étude pour la rationalisation du réseau; des études pour le transport en vrac des céréales; des études pour le transport des marchandises; des reçus émanant de producteurs et gérants d'éleveurs; des coûts de revient de camionnage vers d'autres éleveurs, toutes ces études sont faites en même temps.

**M. McRae:** Pourrais-je vous poser deux questions précises à ce propos? Tout d'abord, votre groupe a-t-il fait des recherches sur la rentabilité de transports ferroviaires et routiers rapides pour remplacer l'aéroport de Pickering. Deuxièmement, votre groupe a-t-il fait des recherches ou subventionné des recherches concernant le chemin de fer de la vallée du Mackenzie pour remplacer l'oléoduc?



[Texte]

**Mr. Benson:** I would have to refer to Mr. Foley.

**The Chairman:** Mr. Foley, did you hear the question?

**Mr. D. W. Foley (Executive Assistant to Vice-President (Research)):** Would you repeat the question?

**Mr. McRae:** There are two questions. Was there any research done by your group on a rapid ground transportation alternative to the Pickering airport and, two, on any real alternative to the Mackenzie Valley pipeline?

**The Chairman:** Would you move up to the microphone when you reply, Mr. Foley.

**Mr. Foley:** These are responsibilities which could be creations of the Transportation Development Agency, another component of the Ministry of Transport. This Transportation Development Agency has taken from the CTC about two years ago our scientific and technical research programs, and any studies in these areas would have been conducted by the agency. I am not aware of any study they have done on the Mackenzie.

**Mr. McRae:** Was there any money given to the rapid ground transportation group at Queen's University in this respect, or are you aware?

**Mr. Foley:** Oh, yes, we have given through initially CTC, subsequently TDA, grants to the CIGGT at Queen's. Although I say TDA have not done it, they have been sponsoring research at the Queen's University institute. For three years this has been going on.

**Mr. Benson:** This is a question that would be more properly put to the Minister of Transport, I think.

**Mr. McRae:** All right. If I have some time left, I would like to go on to deal more specifically with the CTC.

• 1655

This is, in no way, a reflection on the present Chairman of the CTC; but the CTC, generally, in the country, certainly in the area that I come from, is looked upon as being rather the whipping boy of the CNR and the CPR, and not truly representative of the people of this country. I think this is a very common opinion and it is an opinion I would like to put on the record, because I think that many changes in the thinking has to occur before people lose that impression.

How many members of the commission itself are former railroad employees?

**Mr. Benson:** Of the commission or of the staff?

**Mr. McRae:** No, of the commission itself. How many commissioners are former railway employees?

**Mr. Benson:** I can think, offhand, of Mr. John Woodard as a former employee of the railway.

**Mr. McRae:** Just the one?

**Mr. Benson:** And an officer of the union, also. I do not know of any others that worked for the railways.

**Mr. McRae:** It is fairly common, though, for people who work for the railroads to become employed by the commission, I understand?

[Interprétation]

**M. Benson:** Je dois me référer à M. Foley.

**Le président:** Monsieur Foley, avez-vous entendu la question?

**M. D. W. Foley (sous-directeur adjoint (recherche)):** Voudriez-vous répéter la question?

**M. McRae:** Il y a deux questions. Votre groupe a-t-il fait des recherches sur la rentabilité du transport routier ou ferroviaire rapide pour remplacer l'aéroport de Pickering et deuxièmement, à propos d'une alternative à l'oléoduc de la vallée du Mackenzie?

**Le président:** Voudriez-vous vous approcher du micro pour répondre, monsieur Foley.

**M. Foley:** Ces questions sont du ressort de l'Agence de développement des transports, organisme dépendant du ministère des Transports. Cette agence s'est chargée il y a 2 ans des programmes de recherche technique et scientifique de la CCT, et toutes les études dans ces domaines sont faites par l'agence. Je ne connais aucune étude faite à propos du Mackenzie.

**M. McRae:** A-t-on donné des subventions au groupe de l'université Queen's chargé de transports routiers et ferroviaires rapides?

**M. Foley:** Oui, nous avons accordé par l'intermédiaire de la CCT, par la suite TDA, des subventions à ce groupe de l'université Queen's. Même si le TDA n'y a pas participé directement, il a parrainé des recherches à l'université Queen's. Les études sont en cours depuis 4 ans.

**M. Benson:** C'est une question qu'il faudrait poser au ministre des Transports, me semble-t-il.

**M. McRae:** Très bien. S'il me reste du temps, j'aimerais parler d'une façon plus particulière de la CCT.

Cela ne concerne en aucune façon le président actuel de la CCT; mais d'une façon générale, et certainement dans la région d'où je viens, la CCT se présente comme le tuteur du Canadien National et du Canadien Pacifique, et ne représente pas vraiment les citoyens canadiens. Je pense que c'est là une opinion commune et c'est l'opinion que j'aimerais exprimer, car je crois qu'il faudra plusieurs changements avant que l'on perde cette opinion.

Combien de membres de la commission elle-même sont d'anciens employés du chemin de fer?

**M. Benson:** Membres de la commission ou du personnel?

**M. McRae:** Non, membres de la Commission. Combien sont-ils d'anciens employés des chemins de fer?

**M. Benson:** Je pourrais vous citer tout de suite M. John Woodard, ancien employé des chemins de fer.

**M. McRae:** Cela ne fait qu'une personne.

**M. Benson:** Et un fonctionnaire de l'union, mais je n'en connais pas d'autres qui aient travaillé pour les chemins de fer.

**M. McRae:** Il est assez habituel que les gens qui travaillent pour les chemins de fer soient employés par la commission, n'est-ce pas?

[Text]

**Mr. Benson:** There are a number of employees of the commission who formerly worked for the railways. As a matter of fact, this has been useful in providing expertise, because you have to deal with the railways.

For example, we have instructed a rationalization of the transcontinental service; we have to work with railway rates and filing, and know what they mean, even through, as you know, under the Transport Act, we cannot vary them. But we can vary them if appeals are made under Section 23, such as in the rapeseed case. So that we have some people who are familiar with rates, and other people, who are former railway employees.

**Mr. McRae:** There are one or two other things that I would like to mention.

**The Chairman:** You have about a minute left, Mr. McRae.

**Mr. McRae:** This concerns passenger services which have been mentioned once. There is a view that the commission is very lenient about this kind of thing.

I think there is one very big mistake in the Railway Act itself. Applications for subsidies should not be based on the idea that you want to cut a service out: subsidies should be given for providing service rather than for cutting service out. However, there is a view that the railways do throw everything but the kitchen sink into the transportation costs for passenger service.

I am very concerned about 22 operators being closed out in the area between Thunder Bay and slightly west of Winnipeg, and the CPR then setting up what are known as service centres and, I would assume, will come back a year from now and say that nobody is buying tickets, nobody is riding on that railway and so we need more money. It is this kind of thinking that is happening all the time.

I would like, at the next meeting, to review this whole notion of service centres and this whole notion of the cutting out of passenger train service, because I think we are being far too lenient on that particular thing. But I do not think I have enough time to go into it, now.

**The Chairman:** Your time has pretty well expired.

**Mr. Benson:** If you want a brief reply, although I cannot go into a lot of details, in the major decisions which were made last year, there was no discontinuance of passenger service at all. There has been some in the past but, during the past year, it was found that all passenger services were uneconomic, in that they did not produce enough revenue to cover their costs; but there was no discontinuance at all.

**Mr. McRae:** Are you satisfied—and I suppose this is a bit of an unfair question—with the idea that for a railway to get a subsidy, it has to apply for a discontinuance? That strikes me as being a very wrong course.

**Mr. Benson:** This is what the law provides, but I did not write the law. The law was determined by Parliament and it is our job to administer the law as it is written.

[Interpretation]

**M. Benson:** Il y a beaucoup d'employés de la commission qui auparavant travaillaient pour les chemins de fer. En fait, ils se sont montrés utiles en nous faisant part de leur expérience en matière de chemin de fer.

Par exemple, nous avons commissionné une rationalisation des services transcontinentaux; nous devons travailler avec les taux et les dossiers des chemins de fer, et savoir ce qu'ils signifient, même si, comme vous le savez, d'après la Loi des transports nous ne pouvons pas les changer. Mais nous pouvons les changer lorsque des appels sont faits en vertu de l'article 23, comme dans le cas du colza, par exemple. Ainsi certains de nos employés connaissent les taux, et d'autres sont d'anciens employés des chemins de fer.

**M. McRae:** J'aimerais mentionner une ou deux choses.

**Le président:** Il ne vous reste qu'environ une minute, monsieur McRae.

**M. McRae:** Ma question concerne les services passagers. Il semble que la commission soit très indulgente à cet égard.

Je crois qu'il existe une erreur grave dans la Loi sur les chemins de fer elle-même. Les demandes de subventions ne devraient pas se fonder sur le désir de mettre un terme à un service; il faudrait accorder des subventions pour améliorer le service plutôt que pour y mettre un terme. Cependant, il semble que les chemins de fer font entrer à peu près tout dans le prix des transports des services passagers.

Je m'inquiète de la fermeture des 22 stations dans la région comprise entre Thunder Bay et l'ouest de Winnipeg, et de la création par le Canadien pacifique ce qui est appelé des centres de service, et, je pense, d'ici un an on nous dira que personne n'emprunte cette ligne et qu'on n'a pas besoin de fonds supplémentaires. C'est le genre d'opinion qui est exprimée sans arrêt.

J'aimerais qu'au cours de la prochaine réunion on étudie à nouveau cette notion de centres de service, et la notion selon laquelle il faut mettre un terme au service passager, car nous nous sommes montrés à mon avis beaucoup trop indulgents. Mais je ne pense pas avoir suffisamment de temps pour en parler maintenant.

**Le président:** Votre temps est terminé.

**M. Benson:** Une réponse rapide, sans toutefois aborder les détails, reflète que dans les principales décisions prises l'an dernier il n'y a pas eu d'interruption de service passager. Il y en a eu certaines dans le passé mais, l'an dernier, on a découvert que tous les services passagers n'étaient pas rentables, ne produisaient pas suffisamment de revenus pour couvrir les frais d'entretien; mais on ne les a pas interrompus du tout.

**M. McRae:** Acceptez-vous, et je crois que c'est une question difficile, l'idée que le chemin de fer doit prétendre interrompre ses services pour obtenir des subventions? Il me semble que c'est là une attitude négative.

**M. Benson:** C'est ce que stipule la loi, mais je ne suis pas l'auteur de la loi. La loi a été fixée par le Parlement et il nous appartient d'appliquer la loi telle qu'elle est écrite.



[Texte]

**The Chairman:** Mr. Ellis, I think, is the next questioner.

• 1700

**Mr. Ellis:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I am concerned about two aspects. I had a line of questioning prepared which I intend to get into, but in light of Mr. McGrath's motion and the fact it has been tabled I am very concerned about whether Mr. Benson decides to return to us with documents or whether we have to go and look at those documents. I am concerned that this matter could get out of hand. The seven days is altogether too short.

I want to move, without making a great speech about it, that this Committee recommend to the Canadian Transport Commission that the recent decision permitting an increase in rates by Bell Canada be held in abeyance for a period of 90 days. I think that will settle some of the questions in Mr. Rose's mind and a few others. Mr. Chairman, I will make that motion; I have it scribbled out on a piece of paper. Having said that, I would assume that it would be dealt with at 5.21. Then we will go on from there into the area of questions, Mr. Chairman, that I particularly wanted to deal with.

**Mr. Grier:** Mr. Chairman, on a point of order, whenever someone moves a motion I assume it is going to be deferred; that is the ruling of the Chair. If someone moves a motion then it seems to me the floor is open for discussion on the motion. You cannot just move a motion and carry on.

**The Chairman:** The one question the Chair is wondering about, and perhaps the Committee could give some guidance, is the Committee recommending to the Canadian Transport Commission?

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, you can recommend to the CTC. The House can instruct; we can recommend.

**The Chairman:** I am just throwing this out for guidance. The CTC is a child of Parliament and not a child of this Committee. We can recommend but they do not necessarily have to pay that degree of attention to us.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, number of us spoke on Monday night at quite some considerable length on our displeasure of what had taken place and nothing was done as a result of that. Nor were we allowed to bring that to a vote because of the rules of the House. Because we cannot do that and because we cannot instruct, I suggest that we recommend. Now it may fall on deaf ears, I do not know. It may be that the motion of Mr. McGrath's may fall on deaf ears, but I am suggesting that we recommend. I am quite prepared to have it put right now, if Mr. Rose or Mr. Grier objects to it, but I suggest that it might better wait until after the other one, since the other one was tabled.

**The Chairman:** On reflection I guess it is in order. As you say, it may fall on deaf ears; I do not know.

**Mr. Grier:** do you want to speak to the motion?

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, on a point of order, I have a 5 o'clock show, I would have liked to stay, but I would like to tell my friend, Mr. McGrath, that if I had stayed I would have voted in favour of the production of the papers.

[Interprétation]

**Le président:** M. Ellis, me semble-t-il, sera le prochain à prendre la parole.

**M. Ellis:** Je vous remercie, monsieur le président.

Deux sujets me préoccupent et j'avais plusieurs questions mais après la motion de M. McGrath, et comme elle a été déposée, j'aimerais savoir si M. Benson est prêt à nous présenter des documents ou s'il nous faudra aller examiner ces documents. Je crains que nous n'ayons pas assez de temps pour étudier cette question—une semaine me semble trop court.

Je propose, sans faire de grands discours, que le Comité recommande à la Commission canadienne des transports que l'on suspende la récente décision permettant l'augmentation des tarifs de Bell Canada pendant 90 jours. Je crois qu'ainsi nous répondrons aux questions que se posent M. Rose et d'autres. Monsieur le président, je veux faire de cela une motion, j'en ai l'énoncé sur un morceau de papier et je pense que nous pourrions l'étudier à 17 h. 21. Ensuite nous reposerons des questions, monsieur le président, qui me tiennent particulièrement à cœur.

**M. Grier:** Monsieur le président, en rappel au règlement, chaque fois que quelqu'un présente une motion je crois qu'elle est différée; c'est là la politique de la présidence. Si quelqu'un présente une motion il me semble que nous pouvons en discuter. Nous ne pouvons pas simplement présenter une motion et poursuivre.

**Le président:** La question qui m'intéresse, et peut-être que le Comité pourrait m'aider, est celle des recommandations faites par le Comité à la Commission canadienne des transports.

**M. Ellis:** Monsieur le président, vous pouvez faire ces recommandations à la Commission canadienne des transports, la Chambre c'est l'instruction et nous faisons les recommandations.

**Le président:** Je vous demande simplement vos conseils. La CCT est l'émanation du Parlement et non pas de ce Comité. Nous pouvons faire des recommandations mais la Commission n'est pas obligée d'y accorder son attention.

**M. Ellis:** Monsieur le président, lundi soir nombre d'entre nous ont mentionné leur insatisfaction sur ce qui s'était produit et sur le manque de résultats. Nous n'avons pas pu nous prononcer sur un vote à cause du règlement de la Chambre. Comme nous ne pouvons pas faire cela et nous ne pouvons pas faire d'instruction, je crois que nous pouvons faire des recommandations. Peut-être ne nous écouterait-on pas, je ne sais pas. Il se peut que la motion de M. McGrath ne soit pas entendue, mais je propose que nous fassions des recommandations. Je suis prêt à présenter cette motion maintenant, si M. Rose ou M. Grier s'y opposent, mais je pense qu'il serait préférable d'attendre que l'autre motion soit déposée.

**Le président:** Après réflexion, je crois que la motion est recevable. Comme vous le dites, il se peut qu'on n'en tienne pas compte, je ne sais pas.

**M. Grier:** Voulez-vous vous prononcer sur la motion?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, en rappel au règlement, j'ai un rendez-vous à 17 heures; j'aurais voulu rester ici et j'aimerais dire à mon ami M. McGrath que si j'étais resté j'aurais voté en faveur de la présentation des documents.

[Text]

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Grier.

**Mr. Grier:** Mr. Chairman, I do not want to debate the motion but I wonder whether it really has any relevance at all. As I understand the matter, it is out of the hands of the Canadian Transport Commission. An order has been laid down. It is in the hands of the Cabinet now as to whether or not the matter is going to be rescinded. I do not see what purpose is being served by this Committee recommending that the CTC do anything. They have issued a judgment and it is up to the government now to rescind the judgment. I think the Committee could perhaps recommend that the government not proceed, as we requested the other night. But I think to request the commission does not accomplish anything.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, I do not think I am prepared to argue this motion at this particular moment. I would like to see it put. If Mr. Grier wants to put it, we can certainly recommend that they do this. The commission has recommended that this be done, and they can withdraw their recommendation for 90 days. It is quite in keeping with their powers.

**An hon. Member:** That is perfectly in order.

**The Chairman:** I am saying it is in order, gentlemen. I am inclined to think that it would have been better to recommend to Parliament and not to the commission, but if the Committee wants to vote on it we will put the question.

**Some hon. Members:** Put the question.

**The Chairman:** Have you all heard the motion or do you want me to read it again?

**Some hon. Members:** Read it again.

**The Chairman:**

that this Committee recommends to the Canadian Transport Commission that the recent decision permitting an increase in the rates by Bell Canada be held in abeyance for a period of 90 days.

All those in favour?

• 1705

Motion agreed to, on division.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, I would like to carry on with my original line of questioning. I am very interested in the safety figures that we read in the Sixth Annual Report of the CBC. I have been questioning the Minister in the House and I intend to question Mr. Benson, because I am not satisfied that everything that could be done is being done to protect the safety of the travelling public.

The Minister tells me that it is within the powers of a committee of the CTC, and I just want to quote for you some statistics of derailments from 1969 forward. Mr. Chairman, in 1969 we had only 237 derailments; in 1970 we had 275; in 1971 it dropped back four to 271; and now in 1972 it has jumped again to 327.

Mr. Chairman, I suggest that this increase in derailments is not necessarily reflected in the increase in traffic on the rights-of-way. As a matter of fact, in one part of this particular report, the Commission reports: "After a reduction in the number of derailments due to *maintenance-of-way* causes". I do not know how those were determined, and in no other reports can I find any relationship between maintenance-of-way causes and other causes. It says the increase was from 98 in 1971 to 135 in 1972, and this tremendous increase of 50 per cent is really

[Interpretation]

**Le président:** Prenez la parole, monsieur Grier.

**M. Grier:** Monsieur le président, je ne veux pas discuter de la motion mais je me demande si elle est pertinente. Comme je comprends les choses, ce n'est pas du ressort de la Commission des transports. Un ordre a été déposé et il appartient au Cabinet maintenant de décider si l'on va annuler cette question. Je ne vois pas l'intérêt de faire des recommandations à la Commission canadienne des transports. Elle a prononcé un jugement qu'il appartient au Gouvernement d'annuler ou non. Je pense que le Comité pourrait recommander au Gouvernement de ne rien entreprendre, comme nous l'avons demandé l'autre soir. Mais je ne crois pas utile de faire des requêtes à la Commission.

**M. Ellis:** Monsieur le président, je ne pense pas être prêt pour discuter maintenant de ma motion. J'aimerais la voir inscrite. Si M. Grier veut le faire, nous pouvons certainement faire des recommandations. La Commission a recommandé la même chose, et elle peut retirer sa recommandation pendant 90 jours. Elle a l'autorité pour le faire.

**Une voix:** Cela est tout à fait recevable.

**Le président:** Je dis que la motion est recevable, messieurs. Il me semble préférable de faire des recommandations au Parlement plutôt qu'à la Commission, mais si le Comité veut se prononcer, nous passerons au vote.

**Des voix:** Passons au vote.

**Le président:** Avez-vous tous entendu la motion ou voulez-vous que je la relise?

**Des voix:** Veuillez la lire s'il vous plaît.

**Le président:**

«Que ce Comité recommande à la Commission canadienne des Transports que la récente décision permettant une augmentation des taux de Bell Canada soit réservée pendant une période de 90 jours.

Tous en faveur?

La motion est adoptée sur division.

**M. Ellis:** Monsieur le président, je voudrais continuer à poser des questions dans le même sens que celles que j'ai posées au début. Ces chiffres concernant la sécurité que nous voyons dans le sixième rapport annuel de la CCT m'intéressent grandement et j'ai posé des questions au Ministre, à la Chambre, et j'ai l'intention d'en poser à M. Benson car il ne semble pas qu'on ait adopté toutes les mesures nécessaires pour protéger les gens qui voyagent.

Le Ministre me dit que cette question relève d'un comité de la CCT, et je vais vous citer ces données statistiques à partir de 1969: en 1969, il n'y avait que 237 déraillements; en 1970 il y en a 275; en 1971, le nombre est tombé à 271; et maintenant, en 1972, nous avons 327 déraillements.

Monsieur le président, je prétends que cette augmentation du nombre de déraillements n'est pas en rapport nécessairement avec l'augmentation du trafic sur les emprises. En fait, dans une partie de ce rapport, la Commission indique: «Après une diminution du nombre de déraillements dûs à des défauts d'entretien». Je ne sais pas comment on a établi ceux-ci, et je ne puis trouver dans aucun autre rapport, de rapport entre ces défauts d'entretien et les autres causes. On indique qu'on est passé de 98 en 1971 à 135 en 1972 et que cette énorme augmentation de



[Texte]

unacceptable, Mr. Chairman. I am quite concerned that we are not establishing safety rules in the railways in Canada that we should be.

Apart from that, we are spending many millions of dollars on Grade Crossing Funds, and yet the accidents involving death or serious injury at grade crossings are also increasing. I do not want to bore you with a lot of figures, but those accidents—again from the statistics provided by the CTC, in 1967 there were 497 accidents; in 1968 there were 428; in 1969 there were 399. They were going down for a while and all of a sudden, Mr. Chairman—I do not have the dollars spent in the Grade Crossing Fund at that particular time, but in 1970 they jump back up to 435 after we had committed \$18,250,000 in grade crossing eliminations. In 1971 they jumped to 470 accidents after spending \$14 million. In 1972 they were 456, while spending \$19,250,000 to eliminate grade crossings.

Somewhere, Mr. Chairman, there must be a time and a place where we can determine what is happening and perhaps correct some of these. I am particularly anxious about the safety factor. I would like the Chairman of the Commission, if he would, to comment briefly on the reasons. I read in here—and I probably cannot drag it back out as quickly as I would like—that a special task force was to give its findings, and I have not seen those in these or any other documents to date.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Benson.

**Mr. Benson:** Well, first of all, the commission is responsible for railway safety. I have with me Mr. Burwash, the Executive Director of the Railway Transport Committee. That is the pertinent committee. Perhaps he would like to comment.

**Mr. M. E. Burwash (Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission):** The general subject of safety has been dealt with at a safety inquiry, and two reports have been issued on it. A number of other reports are scheduled to come out shortly. These are available to the Committee. Some of them are probably known to the Committee, but I think another part of this question probably is the day-to-day investigations of accidents.

When there is an accident at a crossing, it is investigated, of course, by our operating branch. The causes are analysed, statistics are kept on them and the commission makes the necessary orders designed to improve safety. I think we should probably realize that even though the safety record at crossings was improving and then did show this upward trend that you have noted, to a large extent it must be associated with the highway traffic at crossings.

• 1710

**Mr. Ellis:** Mr. Burwash, so we do not use up too much of my time, that is a corollary. I am mostly interested in the increase in derailments, the reasons for them and why they are increasing.

**Mr. Burwash:** The reasons for derailments must be looked for in the reports that arise from the safety inquiries.

[Interprétation]

50 p. 100 est tout à fait inacceptable. Je m'inquiète donc du fait que nous n'établissons pas de nouveaux règlements de sécurité pour les chemins de fer du Canada comme cela devrait être le cas.

D'autre part, nous dépensons bien des millions de dollars pour la Caisse des passages à niveau et, pourtant nombre des accidents mortels ou des blessures graves survenus aux passages à niveau est également en augmentation. Je n'aimerais pas vous fatiguer en vous citant de nombreux chiffres, mais, à nouveau, d'après les statistiques fournies par la CCT en 1967, il y a eu 497 accidents; en 1968, il y en a eu 428, en 1969, 399. Il y a eu, pendant un certain temps tout d'un coup, une diminution, je n'ai pas le montant de dollars qui a été dépensé à cette époque pour la caisse des passages à niveau mais, en 1970, il y a eu accroissement à nouveau pour atteindre le chiffre de 435 alors que nous avions consacré \$18,250,000 pour la suppression des passages à niveau. En 1971, il y a eu 470 accidents alors qu'on avait dépensé 14 millions de dollars. En 1972, il y en a eu 456, alors qu'on avait dépensé \$19,250,000 pour supprimer les passages à niveaux.

Il me semble, monsieur le président, qu'il va falloir corriger cette situation et je m'inquiète particulièrement de cette question de sécurité. J'aimerais que à titre de président de la Commission, vous m'apportiez brièvement vos remarques sur ces causes. Je lis ici, et je ne puis le faire aussi vite que je le voudrais, que l'on a chargé un groupe spécial d'étude de fournir ces conclusions et jusqu'ici je ne les ai vues dans aucun document.

**Le président:** Vous avez la parole, monsieur Benson.

**M. Benson:** Tout d'abord, la Commission est responsable de la sécurité des chemins de fer; M. Burwash, directeur exécutif du Comité des transports par chemin de fer est ici et notre comité est celui qui s'intéresse à cette question; peut-être voudra-t-il apporter ses remarques.

**M. M. E. Burwash (directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports):** Cette question générale de la sécurité a été traitée lors d'une enquête sur la sécurité et il y a eu deux rapports de publiés. Nous attendons très bientôt un certain nombre d'autres rapports à ce sujet. Le Comité peut obtenir ces rapports; certains d'entre eux sont connus du Comité, mais je crois à l'autre aspect de la question qui est celui de l'enquête quotidienne sur les accidents.

Lorsqu'un accident se produit à un passage à niveau, notre direction de l'exploitation naturellement fait enquête. Les causes sont analysées, on en tient des statistiques et la Commission donne les ordres nécessaires pour améliorer la sécurité. Je crois que vous vous rendez probablement compte que même si la sécurité a été améliorée aux passages à niveau et que malgré tout nous avons eu cette augmentation des accidents, il faut l'imputer en grande partie au trafic des grandes routes aux passages à niveau.

**M. Ellis:** Monsieur Burwash, afin de ne pas prendre trop de mon temps, je présente ceci à titre de corollaire mais je m'intéresse beaucoup à cet accroissement des déraillements et aimerais savoir pourquoi cela s'est produit.

**M. Burwash:** Il faut examiner les rapports qui résultent des enquêtes faites sur la sécurité pour connaître les causes des déraillements.

[Text]

Mr. Ellis: Can we have copies of those reports?

Mr. Burwash: Yes.

Mr. Ellis: How current are they? Are there recommendations in those reports and are the railways in question carrying out the recommendations of those reports?

Mr. Burwash: The initial report of the Railway Safety Inquiry was on April 19, 1972.

Mr. Ellis: Never mind the dates if those reports are available. Are there specific recommendations with regard to safety in those reports?

Mr. Burwash: These reports have been distributed.

Mr. Ellis: Are there specific recommendations for safety?

Mr. Burwash: The report which will follow shortly will deal specifically with various aspects of safety, track motor car safety is one.

Mr. Ellis: As I recall, this task force was started in 1970. It is now 1973, Mr. Burwash. In the interim we have had very roughly 1,000-odd accidents, perhaps 1,100 accidents. Considering the time period involved, is it not time we had a recommendation to stop some of them? How many more do we have to have?

Mr. Burwash: All I can say is that it does take some time to analyse these accidents and prepare reports. The reports which will come out shortly on these various aspects of safety will speak for themselves.

Mr. Ellis: How long do you think it will take, Mr. Burwash, before we see any results because of these reports, that is to say, any reduction in accidents instead of this constant increase?

Mr. Burwash: That is a question, I am afraid, I cannot answer.

Mr. Ellis: Do you not think it is fair to say, Mr. Burwash, that surely after three years we could have a report, some recommendations and some supervision of this particular type of thing? I think the CTC if it is going to be concerned with this type of thing—and I suggest that perhaps there might be a regulatory body more concerned—they should have made some recommendations long before this. Mr. Chairman, I will let someone else take over. Thank you.

The Chairman: Yes, I think your time has expired.

Mr. Benson: I should just say one word. An analysis takes place in respect of every individual derailment and recommendations are made to the railways. It will be the over-all analysis and perhaps over-all action which will be contained in the report that will be forthcoming, I hope, very soon.

Mr. Ellis: I would like to ask one very brief question. As a result of these individual recommendations, can the CTC tell us if there have been any indications of improvement?

[Interpretation]

M. Ellis: Pouvons-nous avoir des copies de ces rapports?

M. Burwash: Oui.

M. Ellis: Quand ces rapports sont-ils publiés? Y met-on des recommandations et est-ce que les chemins de fer en cause suivent ces recommandations?

M. Burwash: Le premier rapport fourni par les enquêtes sur la sécurité des chemins de fer l'a été le 19 avril 1972.

M. Ellis: Je ne m'intéresse pas aux dates mais si ces rapports sont disponibles. Y a-t-il des recommandations particulières en ce qui concerne la sécurité dans ces rapports?

M. Burwash: Ces rapports ont été distribués.

M. Ellis: Y a-t-il là des recommandations qui touchent spécialement la sécurité?

M. Burwash: Le rapport qui va bientôt paraître traitera particulièrement des divers aspects de la sécurité, de la sécurité des voies routières.

M. Ellis: Si je m'en souviens bien, ce groupe d'étude a été créé en 1970. Nous sommes, monsieur Burwash, en 1973; depuis nous avons eu environ 1,000 accidents et peut-être 1,100 accidents. Vu le temps écoulé, est-ce qu'il ne serait pas juste que l'on fasse une recommandation pour empêcher certains de ces accidents de se produire? Combien d'autres accidents faudra-t-il que nous ayons avant que l'on prenne des mesures?

M. Burwash: Tout ce que je puis dire c'est qu'il faut un certain temps pour analyser ces accidents et préparer des rapports. Les rapports qui paraîtront bientôt sur les divers aspects de la sécurité éclairciront la situation.

M. Ellis: Combien de temps pensez-vous qu'il faudra, monsieur Burwash pour obtenir des résultats à la suite de ces rapports, c'est-à-dire une réduction des accidents plutôt que cet accroissement continu?

Burwash: Voilà une question à laquelle je crains de ne pouvoir répondre.

M. Ellis: Ne pensez-vous pas qu'après trois ans nous devrions avoir un rapport, des recommandations et l'instauration d'une surveillance dans ce cas? Si la CCT s'occupe de cette question, et je prétends qu'il pourrait y avoir un organisme de réglementation qui serait encore plus impliqué que la CCT, elle aurait dû avoir présenté des recommandations depuis longtemps. Monsieur le président, je vais laisser la parole à quelqu'un d'autre. Merci.

Le président: Oui, je crois que votre temps est expiré.

M. Benson: J'aimerais dire un mot. Dans chaque cas particulier des déraillements, une analyse est faite et des recommandations sont présentées aux chemins de fer. Dans ce rapport qui va, nous l'espérons, être publié bientôt, c'est une analyse d'ensemble qui sera faite et peut-être des mesures d'ensemble qui seront préconisées.

M. Ellis: J'aimerais poser une question très courte: à la suite de ces recommandations particulières, est-ce que la CCT pourrait nous dire s'il y a eu signe d'amélioration?



[Texte]

**Mr. Benson:** What happens is that we make a recommendation that certain things be done in order to avoid future ones and then we follow up to see if the railways are doing them as we move along, but at the time the task force was formed it was decided that it was time to do an over-all survey of railway safety which is what the task force did. The report will indicate the results of the task force.

**The Chairman:** The next questioner is Mr. Rose, but before you begin, Mr. Rose, may I say this. The Chair was entertaining the idea that perhaps we would adjourn today at 5:30 p.m. and if that meets the wishes of the Committee perhaps we could, between now and 5:30, limit ourselves so that I can get through the names I have on my list of people who have indicated they wish to speak. I just throw that out as a word of advisement to Mr. Rose.

• 1715

Go ahead, Mr. Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** On a point of order, Mr. Chairman. I think I am on there, somewhere.

**The Chairman:** Yes, you are.

**Mr. Thomas (Moncton):** Rather than limit myself to four or five minutes today, in which you cannot do anything, I would rather adjourn at 5:30 p.m. I understand that these officials will be back at our next meeting.

**The Chairman:** Mr. Benson has indicated a willingness to be here.

**Mr. Thomas (Moncton):** In four or five minutes, you cannot even make one point. I would rather see us adjourn at 5:30 p.m., and then arrange to carry the names over, in that order, until the next sitting.

**Mr. McRae:** On the same point of order, I would hope that the gentlemen who are here today will be back with Mr. Benson the next time, because I have further questions in this area, too.

**Mr. Mazankowski:** I was wondering, Mr. Chairman, if we could have some indication from Mr. Benson and his colleagues as to whether they will be available next Tuesday and perhaps the following Thursday?

**Mr. Benson:** I have a problem on Tuesday next. If you will set up a schedule, I will arrange things so that I can be here when you want me. Next Tuesday afternoon, I have a problem.

**Mr. Mazankowski:** Tuesday evening?

**Mr. Benson:** Tuesday evening? Tuesday morning would be all right, yes.

**The Chairman:** Tuesday at 8:00 p.m.—that is what the block system has allotted us.

**Mr. Benson:** That is all right with me. It is the afternoon that I have a problem.

**Mr. Mazankowski:** So, if necessary, we could have the CTC before us next Tuesday and Thursday?

[Interprétation]

**M. Benson:** En fait, nous présentons une recommandation pour que certaines mesures soient prises en vue d'éviter les accidents à l'avenir, puis nous surveillons ce qui suit pour voir si les chemins de fer tiennent compte de cette recommandation, mais au moment où ce groupe d'étude a été créé nous avons décidé qu'il était temps d'effectuer une enquête d'ensemble sur la sécurité ferroviaire et c'est ce que ce groupe d'étude a fait. Le rapport indiquera les résultats de l'enquête du groupe d'étude.

**Le président:** C'est M. Rose qui est le prochain sur la liste. Mais avant que vous ne commenciez, M. Rose, je dirais que le président espérait que nous pourrions peut-être ajourner aujourd'hui à 17 h. 30 et, si le Comité est d'accord, nous pourrions peut-être, jusqu'à 17 h. 30, limiter notre temps de parole afin que toutes les personnes que j'ai sur ma liste puissent avoir leur tour. Je voulais simplement avertir M. Rose.

Vous avez la parole, monsieur Thomas.

**M. Thomas (Moncton):** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je crois que mon nom est sur la liste quelque part.

**Le président:** Oui.

**M. Thomas (Moncton):** Plutôt que de me limiter aujourd'hui à 5 ou 6 minutes, ce qui ne suffit pas pour faire quelque chose, je préférerais que nous ajournions à 17 h. 30 et je crois comprendre que les fonctionnaires reviendront à notre prochaine séance.

**Le président:** M. Benson a indiqué qu'ils étaient prêts à revenir.

**M. Thomas (Moncton):** En quatre ou cinq minutes, on ne peut même pas traiter d'une question. Je préférerais ajourner à 17 h. 30 et puis que les noms soient reportés, dans le même ordre sur la liste, afin que les personnes puissent parler à la prochaine séance.

**M. McRae:** Au sujet de cette même question de règlement, j'espère que les messieurs qui sont aujourd'hui avec M. Benson pourront revenir la prochaine fois car j'ai d'autres questions à poser dans ce domaine aussi.

**M. Mazankowski:** Je me demande si M. Benson et ses collègues pourraient nous dire s'ils sont prêts à revenir mardi prochain et peut-être le jeudi suivant?

**M. Benson:** Mardi, il y a un problème qui se pose. Si vous établissez un programme, je m'arrangerai pour être présent; cependant ce serait difficile mardi après-midi.

**M. Mazankowski:** Et mardi soir?

**M. Benson:** Mardi soir? Ce serait mieux mardi matin.

**Le président:** Le système de bloc nous a attribué mardi à 8 h. du soir.

**M. Benson:** Cela me convient. C'est dans l'après-midi que j'aurais des difficultés à venir.

**M. Mazankowski:** Donc, nous pourrions faire comparaître la CCT mardi et jeudi prochains?

[Text]

**Mr. Benson:** Oh, yes; that is fine.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Rose.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, we have cornered a lot of time this afternoon.

**The Chairman:** I agree.

**Mr. Rose:** Your admonition to me to cut it short to allow other members to speak, really does not go down very well with me, and I would like you to know that. The last cross-examiner, by the clock, had something in excess of 15 minutes, perhaps nearly 20. My tabling motion was really not called, regarding the 5:20 p.m. thing, but I shall be as disciplined as I usually am in these circumstances.

**The Chairman:** You are always a gentleman, Mr. Rose, and I knew that you would co-operate with the Chair.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, I was somewhat surprised to learn from Mr. McGrath in some of his remarks, that he really was not opposed to the Bell Canada increase. It was not the amount; it was merely the timing of it. As a member of a party that has led the fight on this, I found that a shocking admission coming from Mr. McGrath. I am certain that he does not really mean that. I am certain that perhaps what he did mean was that he got excited during the cross-examination and perhaps did not really say what he meant.

Anyway, Mr. Chairman, I would like the president of the CTC to know, and I think he knows already because it has been brought up by a number of people this afternoon, including Mr. McRae, Mr. Thomas, and others, that parliamentarians, and, I think, the public generally, are depressed by the actions of regulatory bodies such as the CTC in terms of protecting the public interest. I agree with the member who suggested that sometimes these regulatory bodies, including the CTC, are often unduly influenced by management decisions.

I detected, in your justification of the public interest, sir, that it was on the grounds that, with Bell Canada, if there was not a decent return granted them, they could not continue to serve people and attract shareholders. This is a little bit reminiscent of the assumption that what is good for General Bell Moose is good for the public. I am not convinced of that.

I would like to ask a specific question here. In this 7.8 per cent increase that you have recommended, or have ordered, did the commission examine the subsidiary supplier, Northern Electric?

**Mr. Benson:** With respect to the returns from subsidiary companies, they were examined and questions were raised with respect to them during the hearings, which you will note on perusal of the evidence.

• 1720

**Mr. Rose:** It is not uncommon, is it, that companies that supply the cable industries, like Cascades, in Vancouver, or companies such as Lenkurt that supplies British Columbia Telephone, or companies such as Northern Electric that supply Bell Canada, as I understand it, at least they supply at least some of the equipment, could overcharge for that equipment and thereby limit the profits of Bell.

[Interpretation]

**M. Benson:** Oui.

**Le président:** Vous avez la parole, monsieur Rose.

**M. Rose:** Monsieur le président, cet après-midi nous avons accaparé beaucoup de temps.

**Le président:** Je suis d'accord.

**M. Rose:** Votre avertissement de réduire mon temps pour permettre à d'autres députés de parler ne me plaît pas beaucoup et j'aimerais vous le faire savoir. Le dernier contre-examineur, d'après l'horloge, a parlé plus de 15 minutes, peut-être près de 20 minutes. Mon dépôt de motion n'a pas été mis en délibération en ce qui concerne cette question de 17 h. 20 mais je me montrerai obéissant comme d'habitude dans ces circonstances.

**Le président:** Vous vous êtes toujours montré correct, monsieur Rose, et je savais que vous collaboreriez avec le président.

**M. Rose:** Monsieur le président, je m'étonne un peu que M. McGrath au cours de certaines de ses remarques ait indiqué qu'il ne s'opposait en fait à l'augmentation de la *Bell Canada*. Ce n'est pas le montant qui est en cause ici mais le moment où l'on fait cette augmentation. Comme député d'un parti qui a dirigé la lutte dans ce domaine, j'ai trouvé que c'était là, de la part de M. McGrath, une reconnaissance inadmissible. Je suis sûr qu'il ne pense pas de cette façon, et que probablement dans la passion du contre-examen il a déclaré quelque chose qu'il ne pensait pas réellement.

De toute façon, monsieur le président, j'aimerais que le président de la CCT sache, et je crois qu'il est déjà au courant de ceci car plusieurs personnes l'ont indiqué cet après-midi, y compris M. McRay, M. Thomas et d'autres, que nous, à titre de parlementaires et je le crois, le public d'une façon générale, sommes fort chagrinés des mesures que prennent des organismes de réglementation tels que la CCT dans le domaine de la protection des intérêts publics. Je suis d'accord avec le député qui a indiqué que parfois ces organismes, y compris la CCT, sont souvent indûment influencés par des décisions de la direction.

Lorsque vous avez voulu justifier les mesures, dans l'intérêt du public, j'ai remarqué dans le cas de *Bell Canada* que vous indiquiez que si cette société ne fait pas un bénéfice convenable, elle ne pourra continuer à rendre service aux gens et à attirer des actionnaires. C'est un peu le principe que ce qui est bon pour la *Bell* est aussi bon pour le public. Je ne suis pas convaincu de cela.

J'aimerais poser une question bien définie. Est-ce que, dans le cas de cette augmentation de 7.8 p. 100 que vous avez recommandée, ou avez ordonnée, la Commission a examiné la situation de la filiale qui approvisionne la *Bell*, soit la *Northern Electric*?

**M. Benson:** Nous avons examiné les bénéfices reçus par les filiales et au cours des audiences, des questions ont été posées à ce sujet et vous pourrez les voir en lisant le compte rendu des témoignages.

**M. Rose:** N'est-il pas de pratique courante que des sociétés qui approvisionnent l'industrie du câble, comme *Cascades* à Vancouver ou *Lenkurt* qui approvisionne la *British Columbia Telephone*, ou des sociétés telles que la *Northern Electric* qui approvisionne la *Bell Canada* et qui fournissent, si je comprends bien, au moins une partie du matériel, pourraient faire payer de trop pour ce matériel et par conséquent limiter les profits de la *Bell*?



[Texte]

**Mr. Benson:** We as a commission are governed by the powers given to us under the Railway Act, which does not give us power to examine these subsidiaries other than to examine the rate of return on the investment of Bell Canada in the subsidiaries.

**Mr. Rose:** Then you really do not have the powers that you need because you cannot really get beneath the old shell game, can you?

**Mr. Benson:** We really have the powers given to us by Parliament and that is all we have.

**Mr. Rose:** Have you suggested, sir, and I do not want to put words in your mouth, that this really is not enough?

**Mr. Benson:** This is a matter for Parliament to determine, not for me to determine, and it is not my job as President of the CTC to say how Parliament should act.

**Mr. Rose:** Well, the history of the CTC seems to be wedded to the history of Parliament.

Anyway I do not think, for instance, that it is deliberate on the part of this regulatory body that they would side with the interests of a particular company, but I think the whole rationale and the whole orientation of people who are on the Commission are not, sort of in terms of how they think, naturally oriented to consumerism. They are oriented to a good sound business operation.

**Mr. Benson:** I would like to deny that the commission sides with any particular company that happens to make representation to it—here I can include the telephone companies, the railway companies, the airlines—but, rather, we make decisions in what we think is the public interest.

**Mr. Rose:** But would you not agree, sir, that the very nature of the system, of the court of record in this case, allows those concerns to be expressed the loudest by those that are well financed?

As an aside, since I have been in Parliament there have been lots of well bank-rolled groups come down to Ottawa. They are really called lobbies. They are not lobbies; they are really just receptions. But the cable companies and people like that come down. And they are able to reach members of Parliament on a personal level, because they put on something down in the Chateau and we all troop down there to it. Right? Well, some of us troop down there to see them. I have never seen, for instance, the old age pensioners or the Canadian Association of Consumers have that access to members of Parliament. I am suggesting to you the same thing in terms of the presentations to you.

**Mr. Benson:** If you are suggesting that I go and am wine and dined by people who make representations to my Commission, that is absolutely false.

**Mr. Rose:** I did not intend to suggest that and, if you think I did, I will withdraw it and apologize.

**Mr. Benson:** As a matter of fact it certainly is a case in making representations before regulatory bodies that where they are made by large corporations who are well-staffed they have the opportunity to make these presentations in a great deal of detail. Mind you, in the case of this particular hearing two of the main parties who appeared in opposition to the Bell case are reasonably well bank-rolled, too, and I am speaking here of the Province of Ontario and the Province of Quebec.

[Interprétation]

**M. Benson:** A titre de commission, notre mandat nous vient de la Loi sur les chemins de fer et nous n'avons pas le droit de scruter la situation de ces filiales sauf dans le cas du taux de rendement des investissements de la Bell dans ces filiales.

**M. Rose:** Par conséquent, vous n'avez pas les pouvoirs nécessaires pour approfondir la question?

**M. Benson:** Tout notre mandat nous vient du Parlement, c'est tout ce que nous avons.

**M. Rose:** je ne voudrais pas vous le faire dire, mais pensez-vous que ces pouvoirs ne sont pas suffisants?

**M. Benson:** C'est au Parlement d'en décider et non pas à moi. Et ce n'est pas à moi, à titre de président de la CCT, de dicter sa conduite au Parlement.

**M. Rose:** Pourtant il semble que l'histoire de la CCT et du Parlement sont intimement liées.

De toute façon, je ne crois pas que cet organisme de réglementation prenne partie délibérément pour une société en particulier mais je crois que tous les principes selon lesquels fonctionne le CCT ainsi que l'orientation de son personnel ne sont pas exactement en faveur des consommateurs. La Commission semble plutôt s'intéresser à ce qu'il y ait bonne gestion commerciale.

**M. Benson:** Je dirais que la Commission ne prend pas partie pour une compagnie particulière qui s'adresse à elle, y compris les compagnies de téléphone, de chemin de fer, d'aviation, mais qu'elle prend des décisions sur ce qui, d'après elle, sert l'intérêt du public.

**M. Rose:** Mais ne pensez-vous pas que la nature même du système de tribunal dans ce cas permet aux intéressés qui ont de bons moyens financiers de présenter le mieux leurs cas?

Comme incidente, je dirais que depuis que je siège au Parlement, j'ai vu beaucoup de groupes bien nantis venir à Ottawa. Ce sont effectivement des groupes de pression. En fait ils ne font que des réceptions, mais vous avez des compagnies de câble etc. qui viennent à Ottawa, et ils sont en mesure de se mettre en rapport avec des députés personnellement car ils font toute une mise en scène au Château. N'est-ce pas vrai? En tout cas, certains d'entre nous se pressent là pour les voir. Je n'ai jamais eu connaissance, par exemple, que les retraités de l'Association des consommateurs du Canada aient eu la même possibilité de rencontrer les députés. Je pense donc que la même chose se produit avec des organismes qui vous font des requêtes.

**M. Benson:** Si vous pensez que je suis acheté par les gens qui font des requêtes à ma commission, vous avez entièrement tort.

**M. Rose:** Je m'excuse auprès de vous, ce n'est pas ce que je voulais dire.

**M. Benson:** Naturellement, lorsqu'il y a des requêtes importantes qui sont présentées à des organismes de réglementation, et que se sont des compagnies importantes et ayant beaucoup de personnel qui les font, elles sont en mesure d'apporter à leurs exposés énormément de détails. Mais je vous dirai que deux des principales parties qui ont comparu contre la Bell avaient de bons moyens financiers aussi et je parle de la province de l'Ontario et la province du Québec.

[Text]

**Mr. Rose:** Did not the hotel association find that they could not appear a second time?

**Mr. Benson:** Yes, they stated that they could not spend all the time at the hearings. As a matter of fact that is in the evidence.

**Mr. Rose:** Perhaps I will leave that now, because it is a matter really for the Ontario and Quebec members and not for someone from British Columbia. But I think the things that I have been touching on apply to representations and appearances and briefs before committees and commissions other than CTC. So in that sense it is general.

I would like to ask you, sir, based on this preamble, which may not be accurate, has the CTC stopped rail line abandonment on the Prairies until 1975?

**Mr. Benson:** What has happened is that the government has indicated certain designated branch lines which may not be abandoned until, I think it is, January, 1975.

**Mr. Rose:** Parliament has done that.

**Mr. Benson:** The Cabinet has done that.

• 1725

**Mr. Rose:** The Cabinet has done that.

**Mr. Benson:** As I recall it.

**Mr. Rose:** Not the CTC?

**Mr. Benson:** No, but we act under the policy statement of the government.

**Mr. Rose:** Is it always a one-way pull, sir? Can you recommend to the government?

**Mr. Benson:** This is a very tricky business. If we are asked, because of our research facilities, to look into a particular problem, we could present to the Minister of Transport the results of our research and possible alternatives. There is no necessity for him to accept our advice.

**Mr. Rose:** Yes, you are the body of expertise, perhaps, that is best able to do this, but I realize the Ministry of Transport is a pretty big outfit as well. For instance, are you considering a study on the effects of rail line abandonment beyond 1975 on those lines which Parliament has agreed there will be no further abandonment until that time?

**Mr. Benson:** I indicated earlier the kind of analysis we are doing in this regard, and I read it into the record. It is in the record, I believe, in part.

**Mr. Rose:** All right. I will abandon that myself. I wonder if I could ask the commission a few questions on the matter of rail safety. Perhaps the worst picture in Canada, certainly in my province, is that of the Fraser Canyon. It is complicated, as your report suggests, by longer trains and probably a greater urge to productivity, and all the rest of it. Has a specific study been completed on this region yet? If so, what are its recommendations?

[Interpretation]

**M. Rose:** Est-ce que l'Association des hôtels n'a pas déclaré qu'elle ne pourrait pas comparaître une deuxième fois?

**M. Benson:** Oui, elle a déclaré qu'elle ne pouvait pas passer tout ce temps à ces audiences. En fait, cela est consigné dans le compte rendu des témoignages.

**M. Rose:** Peut-être vais-je abandonner ce sujet maintenant, car cela concernerait plutôt les députés de l'Ontario et du Québec et non pas quelqu'un de la Colombie-Britannique. Mais peut-être que ce que je vous ai dit s'applique aussi aux requêtes et aux mémoires présentés aux comités et aux commissions autres que la CCT ainsi qu'aux comparutions devant ces organismes; en ce sens c'est une situation générale.

J'aimerais vous demander, monsieur, en me fondant sur ce préambule, qui peut ne pas être exact, si la CCT a arrêté ses abandons de voies de chemin de fer dans les Prairies jusqu'en 1975?

**M. Benson:** En fait, le gouvernement a déterminé un certain nombre de lignes secondaires et qui pourraient ne pas être abandonnées avant, je crois, janvier 1975.

**M. Rose:** Le Parlement a agi ainsi?

**M. Benson:** Oui, le Cabinet.

**M. Rose:** Le Cabinet l'a fait.

**M. Benson:** Pour autant que je me souviens.

**M. Rose:** Pas la Commission canadienne des transports?

**M. Benson:** Non, mais nous agissons d'après la déclaration de principes du gouvernement.

**M. Rose:** Cela fonctionne-t-il toujours dans le même sens? Pouvez-vous faire des recommandations au gouvernement?

**M. Benson:** C'est une question très compliquée. Si on nous demande, à cause de nos installations de recherche, d'étudier un problème particulier, nous pouvons présenter au ministre des Transports les résultats de nos recherches et les solutions possibles. Il n'est pas forcé d'accepter notre avis.

**M. Rose:** Oui, vous êtes sans doute les experts les plus qualifiés pour réaliser ces travaux, mais je me rends compte que le ministère des Transports est aussi une grosse affaire. Par exemple, envisagez-vous d'étudier les effets de l'abandon, après 1975, des voies de chemin de fer dont le Parlement a convenu qu'elles ne devraient pas être abandonnées avant ce moment-là?

**M. Benson:** J'ai expliqué plus tôt quelle sorte d'études nous faisons à cet égard, et cela figure au procès-verbal, en partie, du moins, je pense.

**M. Rose:** D'a'ord. c'abandonne la question. J'aimerais poser à la Commission quelques questions sur la sécurité ferroviaire. La pire situation qui règne au Canada, du moins dans ma province, est celle du *Fraser Canyon*. Comme l'indique votre rapport, elle est compliquée par la longueur des trains et, sans doute, par un plus grand besoin de productivité, et d'autres facteurs encore. Une étude particulière de cette région a-t-elle déjà été réalisée? Si c'est le cas, quelles en sont les recommandations?



[Texte]

**Mr. Benson:** I am informed that it is coming in shortly.

**Mr. Rose:** Because this is known as...

**Mr. Benson:** The report on safety operations in the mountain territory of CN and CP...

**Mr. Rose:** Yes.

**Mr. Benson:** ... is written but it has not yet been considered by the whole committee.

**Mr. Rose:** The reason I bring it up is that it is a great concern to many people who are constituents of mine who work on both those railroads. In the case of the engineers with the big "E", the union, I think there is a writ of injunction over the heads of a number of engineers right now, and it has been there for about two years. They are very concerned about such things as being locked in the snow, perhaps not protected by snow fences and locked in the snow without food or anything else for 24 hours.

I want to move very quickly, Mr. Chairman, to the matter of the CN slowdown among the switchmen in the Vancouver yards. To be charitable, it is called work-to-rule, but the results are the same. I think one of the factors in this slowdown has to do with the use in those yards of the two-men as opposed to the three-men crews. I wonder if anyone is present who can report on the safety factor. I know that you have no jurisdiction in terms of productivity.

**Mr. Benson:** I would have to take that question as notice and find out whether someone in the commission has a report on it.

**Mr. Rose:** I would appreciate...

**Mr. Benson:** I will answer it at the next meeting.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, I know your getting your gavel at the ready, but I am pleased that Mr. Benson is going to look into this matter. It is a very serious one. It has been alleged that the safety check was done in broad daylight. Trains are now double the length and the crews are being cut by one-third. That labour problem is going to blow up in our faces one of these days and I would like to know—I will make it in the form of a representation—if the CTC will re-examine that situation in the lower mainland in terms of the safety factor at a time when it is not a bright, sunny Saturday afternoon?

**Mr. Benson:** I, of course, cannot comment on when the check with respect to safety was made until I have a report. I will obtain a report forthwith and find out exactly what we did do and I will inform you at the next meeting.

**Mr. Rose:** Thank you.

**The Chairman:** I think, Mr. Rose, you are through. You are a little over your time. Rather than obeying the wishes you went for 12 minutes. In any case, I think we could perhaps hear Mr. Benson comment on the motion and how many of the documents he could or could not provide with regard to the question of whether they are internal or otherwise and then quickly deal with the motion. I would hope that we could adjourn as close to 5:30 p.m. as possible. Go ahead, Mr. Benson.

[Interprétation]

**M. Benson:** On m'indique que nous en connaissons bien-tôt les résultats.

**M. Rose:** Parce que l'on considère...

**M. Benson:** Le rapport sur la sécurité dans les régions montagneuses deservies par le Canadien National et le Canadien Pacifique...

**M. Rose:** Oui.

**M. Benson:** ... est rédigé, mais il n'a pas encore été étudié par le Comité plénier.

**M. Rose:** Si je parle de cette question, c'est qu'elle inquiète beaucoup de gens de ma circonscription qui travaillent pour ces deux sociétés de chemin de fer. Dans le cas des mécaniciens syndiqués les plus militants, je pense que plusieurs d'entre eux font actuellement l'objet d'un arrêt de sursis, lancé depuis environ 2 ans. Ils craignent beaucoup d'être bloqués par la neige, de n'être peut-être pas assez protégés par les barrières et d'être bloqués sans nourriture ni rien pendant 24 heures.

Je passerai très rapidement, monsieur le président, sur le ralentissement du travail des aiguilleurs du Canadien National dans les gare de triage de Vancouver. Pour être gentil, on dit qu'ils font le stricte minimum, mais les résultats sont les mêmes. Je pense que l'un des facteurs de ce ralentissement réside dans l'emploi d'équipes de deux hommes au lieu de trois dans ces gare de triage. Je me demande si quelqu'un ici pourrait parler de l'aspect de la sécurité. Je sais que vous n'avez rien à voir avec la productivité.

**M. Benson:** Il va falloir que je prenne note de cette question et chercher si quelqu'un à la Commission en sait quelque chose.

**M. Rose:** Je vous en serais reconnaissant.

**M. Benson:** J'y répondrai lors de la prochaine séance.

**M. Rose:** Monsieur le président, je vois que vous vous préparez à vous servir de votre marteau, mais je suis heureux d'apprendre que M. Benson va s'occuper de cette question, qui est très grave. On a prétendu que les vérifications de sécurité se font en plein jour. Les trains sont maintenant deux fois plus longs et les équipes sont réduites d'un tiers. Ce problème syndical va nous retomber dessus un de ces jours, et j'aimerais savoir—j'exprime cela sous forme de question—si la Commission canadienne des transports va réétudier la situation actuelle de la sécurité, au moment où tout ne va pas pour le mieux dans le meilleur des mondes.

**M. Benson:** Je ne peux évidemment pas vous dire quand cette vérification de sécurité a eu lieu avant d'avoir le rapport entre les mains. Je vais en obtenir un tout de suite et chercher quand exactement nous l'avons fait, et je vous le dirai lors de la prochaine séance.

**M. Rose:** Merci.

**Le président:** Monsieur Rose, votre temps de parole est écoulé. Il est même plus qu'écoulé. Au lieu de vous y tenir, vous avez parlé 12 minutes. Quoi qu'il en soit, nous pourrions peut-être écouter ce qu'a à dire M. Benson sur la motion et sur le nombre de documents qu'il pourra ou ne pourra pas produire, qu'ils soient d'utilisation restreinte ou autre, puis passer rapidement à la motion. J'espère que nous pourrons lever la séance vers 17 h. 30. Vous avez la parole, monsieur Benson.

[Text]

• 1733

**Mr. Benson:** First of all, this is the opinion I have received from the legal advisors in the Commission. Any written legal opinions tendered to commissioners are privileged and should not be produced. In fact, however, advice was tendered orally and hence there is none anyway; that is on legal matters. Calculations by accountants are internal working papers and should not be produced. A sample of such could be worked up and made available if someone on the Committee required it. That is the information I have Mr. Chairman.

With respect to the motion I just got it back so could I have a moment to read it? I am thinking of time and of volume, but we could provide the Committee per se, not the members, with a copy of the evidence, the submissions and the answers to questions by Bell Telephone whether they were filed as exhibits in the court or not. I would be more than pleased to do that. You would not want a copy for each person, for example?

**Mr. McRae:** How about one for each party.

**Mr. Ellis:** With all due respect whether Mr. Benson is prepared to or not, he has to effect the motion.

**The Chairman:** We can put the question, yes, but it is always wise to know what you are going to receive.

**Mr. McGrath:** Mr. Chairman, if I could say a word, Mr. Benson has had his legal advice on this, whether we accept it or not is another matter entirely. I suggest we put the question and we then will get our advice.

**The Chairman:** I was just about to come to that point, Mr. McGrath.

**Mr. McGrath:** You are a good chairman.

**The Chairman:** Go ahead Mr. Dupont.

**M. Dupont:** Je rappelle à la Commission que si les documents sont produits, il faut qu'ils le soient tous dans les deux langues officielles.

**Mr. Benson:** If I might just comment, the court records are produced in the language in which they are given. If it is required that a copy of all the evidence be in English and in French it will require a translation of 3,000 pages, and time then is a factor.

**Mr. McGrath:** With respect, if we get the documents then we can decide that question, if you do not mind.

**The Chairman:** I think gentlemen I am prepared to put the question.

**Some hon. Members:** Question.

[Interpretation]

**M. Benson:** D'abord, c'est l'opinion que j'ai reçue des conseillers juridiques de la Commission. Toutes les opinions juridiques écrites reçues par les commissionnaires sont confidentielles et ne doivent donc pas être produites. On a en fait exprimé oralement des opinions, qui n'ont donc pas de valeur; elles portent sur des questions juridiques. Les calculs des comptables sont des documents privés, qui ne doivent donc pas être produits. On pourrait obtenir un exemplaire de chacun et le publier si un membre du Comité le désire. Voilà les renseignements dont je dispose, monsieur le président.

Pour ce qui est de la motion, on vient de me la redonner. Pourrais-je la lire? Je pense au délai et au nombre d'exemplaires, mais nous pourrions fournir au Comité, pas à ses membres, une copie des témoignages, des soumissions et des réponses à des questions posées par la Bell, que ce soit des pièces à conviction ou non. Je serais très heureux de faire cela pour vous. En voulez-vous une copie pour chaque personne, par exemple?

**M. McRae:** Pourquoi pas une pour chaque parti?

**M. Ellis:** Avec tout le respect que je lui dois, qu'il soit prêt à le faire ou pas, M. Benson doit donner suite à la motion.

**Le président:** Nous pouvons poser la question, évidemment, mais il vaut toujours mieux savoir ce que l'on va recevoir.

**M. McGrath:** Monsieur le président, si je peux me permettre, M. Benson a reçu une opinion juridique sur la question; savoir si nous l'acceptons ou non est une toute autre question. Je propose que nous posions la question et que nous obtenions cette opinion.

**Le président:** J'allais justement en venir là, monsieur McGrath.

**M. McGrath:** Vous êtes un bon président.

**Le président:** Monsieur Dupont, vous avez la parole.

**Mr. Dupont:** I would like to remind the Commission that if those papers are produced, they have to be in both official languages.

**M. Benson:** Si je peux dire quelque chose, les procès-verbaux des tribunaux sont produits dans la langue dans laquelle ils sont rédigés. S'il faut que ces procès-verbaux soient écrits en français et en anglais, il faudra faire une traduction de 3,000 pages, et dans ce cas-là, le temps compte.

**M. McGrath:** Excusez-moi, mais si nous avons ces documents, nous pourrions alors décider.

**Le président:** Je pense, messieurs, que je suis prêt à poser la question.

**Des voix:** La question.



[*Texte*]

**The Chairman:** Do you want me to read the motion or have you had sufficient knowledge of it? All those in favour then?

Motion agreed to.

**The Chairman:** The Committee stands adjourned until 8:00 p.m., Tuesday of next week, and Mr. Benson will be back.

[*Interprétation*]

**Le président:** Voulez-vous que je lise la motion ou en avez-vous pris connaissance? Donc, qui est en faveur?

La motion est adoptée.

**Le président:** Le Comité est ajourné jusqu'à mardi prochain, 20 h., et M. Benson sera présent.





HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Tuesday, April 10, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le mardi 10 avril 1973

Président: M. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1973-74—  
Canadian Transport Commission

CONCERNANT:

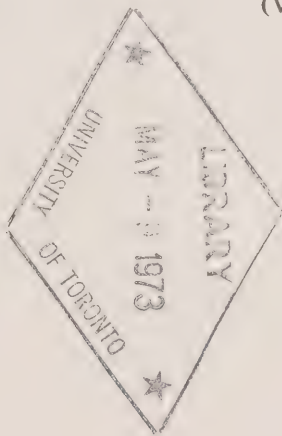
Budget des dépenses 1973-1974—  
Commission canadienne des transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Campbell  
Carter  
Dupont  
Ellis

Forrestall  
Godin  
Grier  
Guay (*Saint-Boniface*)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Kempling  
Loiselle  
Mazankowski  
McKenzie  
Olivier

Rose  
Stewart (*Cochrane*)  
Thomas (*Moncton*)  
Turner  
(*London East*)—(19).

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O.65(4)(b)

On Tuesday, April 10, 1973:

Mr. Forrestall replaced Mr. McGrath

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 10 avril 1973:

M. Forrestall remplace M. McGrath



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 10, 1973

(4)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:17 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Campbell, Carter, Ellis, Forrestall, Godin, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Kempling, Loiselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Rose, Stewart (*Cochrane*) and Thomas (*Moncton*).

*Other Members present:* Messrs. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Masniuk, Munro (*Esquimalt-Saanich*), Ritchie and Schumacher.

*Witness: From the Canadian Transport Commission:* The Honourable E. J. Benson, President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Estimates 1973-74. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 3, 1973, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Vote 65—Operating expenditures of the Canadian Transport Commission.

Mr. Benson tabled documents requested at the meeting of Thursday, April 5, 1973, with certain exceptions. It was agreed that the documents be placed in the hands of the Clerk of the Committee, for consultation by the Members, and that the matter be discussed further by the Subcommittee on Agenda and Procedure.

Mr. Benson answered questions.

Mr. Carter moved,—That this Committee support the prayer of the petition that was presented in the House of Commons on June 23, 1972 in behalf of its 31,000 signatories in which they requested that the rail passenger service be restored in Newfoundland, and that this Committee recommend that the Government consider the advisability of reinstating rail passenger service in the Province.

After debate thereon, the question being put on the said motion, it was agreed to on the following division: YEAS: 12; NAYS: 0.

The questioning continuing;

At 10:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 10 AVRIL 1973

(4)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20h17 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Campbell, Carter, Ellis, Forrestall, Godin, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Kempling, Loiselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Rose, Stewart (*Cochrane*) et Thomas (*Moncton*).

*Autres députés présents:* MM. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Masniuk, Munro (*Esquimalt-Saanich*), Ritchie et Schumacher.

*Témoin: De la Commission canadienne des transports:* L'hon. E. J. Benson, président.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi ayant trait aux prévisions budgétaires 1973-1974. (*Voir les Procès-verbaux du mardi 3 avril 1973, Fascicule n° 1*).

Le Comité reprend l'étude du crédit 65—Dépenses de fonctionnement de la Commission canadienne des transports.

M. Benson dépose les documents demandés à la séance du jeudi 5 avril 1973, sauf certaines exceptions. Il est convenu que les documents soient confiés au greffier du Comité, pour fins de consultation par les membres, et que la question soit discutée davantage par le sous-comité du programme et de la procédure.

M. Benson répond aux questions.

M. Carter propose,—Que ce Comité appuie le vœu de la pétition présentée à la Chambre des communes le 23 juin 1972, au nom de ses 31,000 signataires et dans laquelle ils demandent la restauration du service-voyageurs ferroviaire à Terre-Neuve, et que ce comité recommande que le gouvernement examine l'opportunité de rétablir le service-voyageurs ferroviaire dans la province.

Après un débat, ladite motion est mise aux voix et adoptée par 12 voix contre aucune.

L'interrogatoire se poursuivant,

A 22h05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, April 10, 1973

• 2017

[Text]

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum. I think the committee should begin its proceedings. I think, rising out of the last meeting, perhaps the Chairman of the Canadian Transport Commission has a statement to make with regards to production of documents and briefs to his commission and perhaps we would hear from him first.

**Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission):** I have with me, over here and I will table them now, all the public proceedings before the Canadian Transport Commission with respect to the Bell hearings. I am still going through the nonpublic documents and there may be further documents I can table.

There is one question I have to raise. We have a document of 572 pages, which is about this big, dealing with Bell Canada's capital expenditures proposed in 1973. I would appreciate it, Mr. Chairman, if you could have some representatives of the committee look at it to say whether they want it tabled or not. I would be pleased to reproduce the document but it will cost virtually a fortune but if it is useful to the committee we will do this of course. We are at the disposal of the committee but I would like somebody to look at it first to see whether or not it is worth the public expense of having it...

**Mr. Kempling:** Does that pertain to Application B?

**Mr. Benson:** No, this is Application A. We only heard application A and this includes all their expenditures, I think, beyond \$10,000.

**Mr. H. Arbique (Secretary, Canadian Transport Commission):** In one case, beyond \$10,000; in the other case, beyond \$100,000 for two provinces.

**Mr. Benson:** Yes. It has 572 pages and it is not easy to reproduce because it is not the normal size.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Prepared by Bell or by...

**Mr. Benson:** Prepared by Bell. It is a data print.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Would Bell Canada have other copies of it?

**Mr. Benson:** No, they have not. We inquired whether they had another copy that we could use and they have not got one. A copy is, of course, in the Canadian Transport Commission office anytime anybody wants to look at it. I would be pleased to have it reproduced for the committee but I am sure it would cost several hundred dollars to do it and I am not sure it is pertinent to your investigation. If you want it, it can be looked at there or I will have it reproduced if you require it, or I can bring it up and show it to those who want to see it. But I question whether or not it is worth spending \$500 or \$1,000 of taxpayers' money to have it reproduced.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi, 10 avril 1973.

[Interpretation]

**Le président:** Messieurs, je vois que nous avons un quorum. Je pense qu'il est temps d'ouvrir la séance. Peut-être le président de la Commission canadienne des transports a-t-il une déclaration à faire en ce qui concerne les documents et mémoires qui ont été soumis à sa Commission. Nous allons donc lui donner tout d'abord la parole.

**L'hon. E. J. Benson (président de la Commission canadienne des transports):** J'ai avec moi et je vais les déposer maintenant, tous les procès-verbaux qui ont été soumis à la Commission canadienne des transports relativement à l'appel. Je suis toujours en train de passer en revue les documents confidentiels et peut-être y en aura-t-il d'autres que je pourrai déposer.

Il y a une question que j'aimerais soulever. Nous avons un épais document de 572 pages qui traite des dépenses d'investissement que Bell Canada se propose d'effectuer en 1973. J'aimerais, monsieur le président, que vous nous envoyiez des représentants du Comité pour étudier ces documents et dire s'ils veulent qu'ils soient déposés ou non. Je me ferai un plaisir de faire reproduire ce document mais cela va coûter pratiquement une fortune et je ne le ferai que si le Comité le souhaite. Je m'en remets au Comité à ce sujet mais j'aimerais tout d'abord que quelqu'un vienne regarder ce document et décider s'il vaut la peine de...

**M. Kempling:** Est-ce qu'il a traité la demande B?

**M. Benson:** Non, la demande A. Nous n'avons entendu que la demande A et cela comprend toutes les dépenses de la Bell supérieures, je crois, à \$10,000.

**M. H. Arbique (secrétaire de la Commission canadienne des transports):** Dans le premier cas, les dépenses au-dessus de \$10,000; dans le deuxième cas, les dépenses supérieures à \$100,000 pour deux provinces.

**M. Benson:** Oui. Ce document comporte 572 pages et il n'est pas facile de le photocopier parce que il n'est pas de la dimension normale.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Préparé par Bell ou par...

**M. Benson:** Préparé par Bell. Il s'agit de données chiffrées.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Est-ce que Bell en possède d'autres copies?

**M. Benson:** Non. Nous lui avons demandé mais elle n'en a pas d'autres. Une copie se trouve, bien sûr, au siège de la Commission canadienne des transports à la disposition de quiconque veut l'examiner. Je veux bien le faire reproduire pour le Comité mais je ne suis pas sûr que cela vaille les plusieurs centaines de dollars que cela va coûter et je ne sais pas si cela vous intéresse. Si vous voulez, vous pourrez l'étudier ici ou bien je peux le faire reproduire, ou encore je pourrais le montrer à tous ceux qui veulent le regarder. Je me demande si cela vaut la peine de dépenser \$500 ou \$1,000 de l'argent du contribuable pour le faire photocopier.



## [Texte]

In the meantime, I have here all the public documents with respect to Bell Canada. Although I could not get a wheelbarrow, a wooden cart or the Newfie train, we did bring it up. It is all here. There are 3,000 pages of evidence, plus all of the inquiries or answers for Bell Canada, all here for you to peruse.

• 2020

A question was raised with regard to translation into French. The documents are produced on the same basis as they are in the court; that is, anything said in French is in French; anything said in English is in English. One could get them translated. But here again, you are running into several thousand dollars if you translate 3,000 pages from English into French and vice versa.

These documents are here; the others are internal documents of the commission. I am having these gathered; I am looking at them. One of the difficulties is, that some of the documents produced for the commission—I do not think there is anything very secret in any of them, and I am not trying to hide anything—but some of the documents produced for the commission, by employees of the commission, were based on our orally asking for something—they were asked to produce some figures. If you do not know what the question was, the document that is produced does not mean much. I shall be glad to produce any documents that can be of use to the Committee. If the Committee wants to come and look at things or to send somebody to look at things, we shall be willing to produce almost anything you want to see. There is nothing secret in it, except for some doodling I did in the court room.

**The Chairman:** Mr. Chairman, I do not think we want to see your doodling. There are a couple of questions that are...

**Mr. Guay (St. Boniface):** May I say something before you start making comments, Mr. Chairman?

**The Chairman:** No. Could I paint the picture, for the Committee, as to questions which are in doubt? Perhaps, Mr. Guay, your comments could be better directed to guide the Chairman.

I see a couple of problems. With regard to the 572-page submission by Bell Canada, that the Chairman of the Canadian Transportation Commission was in doubt about: I recommend to the Committee that the question of the worth of having that reprinted be left to the steering committee. I should like the Committee to study that recommendation.

With regard to an appropriate place to put these, so that they may be available for the Committee to study. They could be put in the charge of the Clerk of the Committee, and be in the Committees Branch office in the Vanguard Building. Or they could be stored in my office, 352 West Block.

**Mr. Guay (St. Boniface):** They may have a fire there.

**The Chairman:** If you feel that way, I should want them in some office other than mine. I suggested that because of its proximity to most of the members—they might find it easier.

The other question is with regard to the internal documents. The Chair is open to the wish of the Committee, but I think the suggestions and recommendations made by Mr. Benson could be accepted by the Committee. He has gone out of his way to ascertain what information it is possible to make public, and I should think the Committee would be good enough to accept this.

## [Interprétation]

Entre-temps, j'ai ici tous les documents publics ayant trait à Bell Canada. Comme je n'ai pas trouvé de chariot, je les ai apportés dans des caisses. Ils sont tous là. Il s'agit de 3,000 pages de témoignage, plus toutes les questions et réponses ayant trait à la demande de Bell Canada, et tout cela est à votre disposition.

On m'a demandé si l'on pouvait faire traduire cela en français. Je vous soumetts les documents tels qu'ils ont été présentés au tribunal, c'est-à-dire que tout ce qui a été dit en français est en français et tout ce qui a été dit en anglais est en anglais. On pourrait les faire traduire. Mais là encore, cela va coûter plusieurs milliers de dollars pour traduire 3,000 pages d'anglais en français et inversement.

Ce sont ces documents-ci; les autres sont les documents internes de la Commission. Je suis en train de les réunir et de les examiner. La difficulté est que certains de ces documents remis à la Commission—ne croyez pas qu'il y a là quoi que ce soit de secret et que je veuille vous cacher des choses, mais certains de ces documents nous ont été remis par des employés de la Commission et représentent les réponses et les questions qu'ils ont posées. Si l'on ne connaît pas la question, la réponse ne signifie pas grand-chose. Je me ferai un plaisir de déposer tous les documents que le Comité estimera utiles. Nous sommes prêts à produire à peu près tout ce que l'on nous demandera. Il n'y a rien de secret là-dedans, peut-être certains sribouillages que j'ai faits dans la salle d'audience.

**Le président:** Monsieur le président, je ne pense pas que nous soyons intéressés par vos sribouillages. Il y a un certain nombre de questions qui...

**M. Guay (Saint-Boniface):** Puis-je dire quelque chose avant que vous commenciez, monsieur le président?

**Le président:** Non. Je vais résumer la situation pour le Comité. Je vois un certain nombre de problèmes.

En ce qui concerne la soumission de 572 pages de Bell Canada dont le président de la Commission canadienne des transports ne sait que faire: je recommande au Comité de s'en remettre au comité directeur pour décider s'il vaut la peine de réimprimer ce document. J'aimerais que vous y réfléchissiez.

En ce qui concerne l'endroit où le déposer, pour que le Comité puisse l'étudier, je pense que nous pourrions en charger le greffier et déposer tous ces papiers à la section du Comité dans l'édifice Vanguard. Ou encore, nous pourrions les entreposer dans mon bureau, pièce 352, édifice de l'Ouest.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Il pourrait y avoir un incendie.

**Le président:** Si vous croyez cela, je préfère les mettre ailleurs que dans mon bureau. J'ai fait cette proposition pour des raisons de proximité, ce serait peut-être plus facile.

L'autre problème est celui des documents internes. Je m'en remettrais au désir du Comité mais je pense que la suggestion faite par M. Benson pourrait être acceptée. Il s'est donné beaucoup de peine pour déterminer quelles informations pourraient être rendues publiques et je pense que le Comité devrait accepter cela.

[Text]

Mr. Guay, have you any . . .

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, I was going to recommend the same thing: go to the steering committee. I felt that you would hear us, then come to the conclusion that you have. After speaking with Mr. Benson, in three separate instances in the last Committee I repeated that it was voluminous. I also referred to the cost—that it would have been better if we had gone to the department to look this over.

Over and above what you have mentioned so far, I suggest that—while you are trying to make this available to all the members, possibly in your office, where it will be close by, and shall go along with that—that we request Mr. McGrath, to be one of those to go to the department. He could look over the 572-pages of Bell Canada's submission, to which Mr. Benson made reference, and other documents that Mr. Benson will see fit to show to him. Then, in return, he could report to this Committee.

• 2025

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, on this same subject.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, much of what we in our party had attempted to achieve has been achieved by virtue of the fact that the government has now indicated that they have asked for a suspension of the implementation of the Bell increases.

Mr. Guay suggests that they were going to do it anyway. It only proves one thing, that we were all thinking alike in this matter. And I think that the fact that this has been done and the fact that indeed the Cabinet, I am sure, may be reviewing the documentation, perhaps, and will have access to more information than we will . . .

**Mr. Benson:** There is no reason to be . . .

**The Chairman:** Mr. Benson.

**Mr. Benson:** First of all, I would like to say that this is an independent commission and our presentation of documents to the Committee is no different from our presentation of documents to the Department of Communications.

**Mr. Mazankowski:** In other words, what you are saying is that what is made available to us as members of the Committee will also be made available to the Cabinet, no more and no less?

**Mr. Benson:** That is right. They are public documents.

**Mr. Mazankowski:** In that case, then, I would think that perhaps the best way to dispose of this matter is to leave it in the hands of the steering committee. I do believe that there will be some members in our party that will be wanting to peruse and examine the documentation, and I think it should be readily accessible to them. The President of the Transport Commission has been very co-operative in bringing forth the documentation, and I do believe that we should try to make it available to all members of the Committee who would like to peruse and study the documents.

**The Chairman:** Any other questions? I must admit that the Chair is a little in doubt as to where these two boxes and the knowledge that they contain will be stored. I suggest that there are two places: one is in the Committees Branch in the Vanguard Building, and I offered my office. I have no preference, really.

[Interpretation]

Monsieur Guay, avec-vous quelque chose . . .

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, j'allais faire la même proposition: laisser décider le comité directeur. Je pensais bien que vous en viendriez à cette conclusion. Après m'être entretenu avec M. Benson, j'ai dit à trois reprises au Comité que ce document serait volumineux. J'ai également fait allusion au coût en disant qu'il vaudrait mieux aller l'étudier sur place au Ministère.

Par ailleurs, si vous déposez ces documents dans votre bureau, et cette solution me convient parfaitement, je propose que nous demandions à M. McGrath de réexaminer le rapport de 572 pages de Bell Canada, ainsi que tous les autres documents que M. Benson voudra bien lui montrer. Ensuite, il pourrait faire rapport au Comité.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, voudrait dire quelque chose à ce sujet.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, la majeure partie de ce qu'exigeait notre parti a été réalisée du fait que le gouvernement a fait savoir qu'il a demandé la suspension de l'entrée en vigueur des hausses de tarif de la Bell.

M. Guay dit qu'il l'aurait fait de toute façon. Cela ne prouve qu'une chose, que nous étions tous du même avis à ce sujet. Du fait que le cabinet a pris cette décision et qu'il va étudier les documents et qu'il aura accès à davantage d'informations que nous . . .

**M. Benson:** Il n'y a aucune raison pour que . . .

**Le président:** Monsieur Benson.

**M. Benson:** Tout d'abord, j'aimerais dire que notre Commission est indépendante et que les documents que nous soumettons au comité sont les mêmes que ceux que nous avons remis au ministère des Communications.

**M. Mazankowski:** En d'autres termes, vous dites que le Cabinet n'aura ni plus ni moins que nous?

**M. Benson:** C'est exact. Ce sont des documents publics.

**M. Mazankowski:** Dans ce cas, je pense que la meilleure façon de régler cela est de nous en remettre au comité directeur. Je pense que certains députés de notre parti voudront feuilleter ces documents et les examiner et il faudrait les mettre à leur disposition. Le président de la Commission canadienne des transports a fait preuve d'un bel esprit de collaboration en déposant ces documents et je pense qu'il faut les mettre à la disposition de tous les membres du comité qui voudront les étudier.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Je dois admettre que je ne sais pas quoi faire de ces deux boîtes et de leur contenu. Il y a deux endroits possibles: l'un est à la section des comités à l'édifice Vanguard et l'autre dans mon bureau. Je n'ai aucune préférence, pour ma part.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I would think the Committees Branch would be as good a place as any. It is available to everybody. Your office may be locked from time to time or there may be other things going on that we do not want to interfere with, and I would suggest that...

**The Chairman:** All right. I would like to remind the Committee that there is also a copy in the Transport Commission's office. They will be stored in the Committees Branch office in the Vanguard Building. And if you want to see the whole volume, including the 573 pages of capital expenditures by Bell, it can be seen at the CTC offices now.

Having heard that statement, we now resort to where we were last Thursday, and the first person I have on my list is Mr. Thomas.

**Mr. Guay (St. Boniface):** May I ask a question still dealing with what we have just been discussing, Mr. Chairman, before we go ahead? That is the matter of the steering committee. When is it your intention to hold a meeting of the steering committee? How soon?

**The Chairman:** I am at the wishes of the Committee. I would suggest, if it was left to me, tomorrow afternoon at 3.30, after the question period, in my office. Agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** Thank you, Mr. Chairman. I would like to direct a few questions to Mr. Benson to try and clear up a problem that has been bothering me and, I know, most members for a good many months now. That is the continual complaints we are getting about the deteriorating Air Canada service, not only scheduling, rates, service in flight, service on the ground, but the whole ball of wax. This was actually brought to a head by a statement yesterday. The urgency of this problem was certainly indicated by a statement by the Minister of Transport yesterday in his joint meeting with the Atlantic premiers. At the bottom of page 2 of that statement it says:

• 2030

Premier Hatfield drew the Federal Ministers attention to problems concerning air passenger service to and within the Atlantic Provinces.

This refers to the Atlantic provinces, but I think the same thing applies pretty much across Canada. It goes on:

Mr. Marchand informed the Premiers that he had asked the Canadian Transport Commission to examine the situation and report to him in the near future.

I would like to ask Mr. Benson when he received that request and what action has been taken on it.

**Mr. Benson:** I received the request very recently, yesterday or the day before, just in the last few days. Questions have been raised by members of all parties with regard to passenger service in the Atlantic provinces, and we deal with the questions individually and ask Air Canada to give an explanation. The Minister of Transport wrote to me and asked that we carry out a general investigation of the Air Canada passenger service in the Atlantic provinces, which we are doing.

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, c'est aussi bien de les déposer à la section des comités. Tout le monde pourra les consulter. Votre bureau pourrait être fermé de temps à autre ou bien il pourrait s'y passer des choses auxquelles nous ne voudrions que nous mêler et j'estime...

**Le président:** Très bien. Je tiens à rappeler au comité qu'il y a également une copie de ce document dans les bureaux de la commission de transports. Nous allons les déposer à la section des comités à l'édifice Vanguard. Si vous voulez voir tout le volume, y compris les 573 pages de dépenses d'investissement de la Bell, il est visible maintenant au siège de la CTC.

Après cela nous allons reprendre où nous nous étions arrêtés jeudi et le premier nom sur ma liste est celui de M. Thomas.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Avant de poursuivre, pourrais-je poser une question au sujet de ce dont nous venons de discuter, monsieur le président. C'est là une question que nous allons soumettre au comité directeur. Quand avez-vous l'intention de réunir celui-ci?

**Le président:** Je m'en remets au comité, mais s'il m'appartenait de décider, je proposerais demain après-midi à 3 h. 30 après la période des questions dans mon bureau. Adopté.

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Allez-y, monsieur Thomas.

**M. Thomas (Moncton):** Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais poser quelques questions directes à M. Benson pour clarifier un problème qui me préoccupe moi-même et d'autres députés depuis plusieurs mois. Il s'agit des plaintes que nous recevons en permanence au sujet de la détérioration des services d'Air Canada, non seulement en ce qui concerne les horaires, les tarifs, les services en vol et au sol, mais de tout ce que fait Air Canada. Le caractère urgent en est démontré par la déclaration faite hier par le ministre des transports au cours d'une réunion avec les premiers ministres des provinces de l'Atlantique. Au bas de la page 2 de sa déclaration il est dit:

Le premier ministre Hatfield a attiré l'attention des ministres fédéraux sur les problèmes que pose le service aérien de passagers vers et au départ des provinces Atlantique.

Il s'agit là des provinces Atlantiques, mais je crois que la même chose s'applique dans tout le pays. La déclaration poursuit:

M. Marchand a informé les premiers ministres—qu'il avait demandé à la Commission canadienne des transports d'étudier la situation et de lui faire rapport dans un avenir proche.

J'aimerais demander à M. Benson quand il a en été saisi et quelle mesure il a prise.

**M. Benson:** Ce n'est que très récemment que j'ai été saisi de cela, hier ou avant-hier, en tout cas dans les tout derniers jours. Des députés ont posé des questions au sujet du service de passagers dans les provinces de l'Atlantique, des députés de tous les partis et nous transmettons ces questions individuellement à Air Canada et lui demandons des explications. Le ministre des Transports m'a écrit et m'a demandé de faire une enquête générale sur le service de passagers d'Air Canada dans les provinces Atlantique, et c'est ce que nous faisons.

## [Text]

In addition to this, questions have been raised in various places across Canada. I was in Calgary a week or 10 days ago and a question was raised with regard to the passenger service from Calgary to various other places in Canada, including Ottawa, and we passed these on to Air Canada and asked them for their comments, and we will have to deal with them when we see what their comments are.

Air Canada indicated previously, I think,—not to the commission, but through their president—that they had some difficulties because of the delay in the delivery of the 1011, which meant that more planes were required to do jobs that they would have been moved off of and into other passenger service. However, every inquiry we receive is passed on to Air Canada, and I hope we get satisfactory replies. If we do not, then it is our job as a commission to see whether or not Air Canada is doing its job in providing transportation.

**Mr. Thomas (Moncton):** I am glad to hear your last remark, Mr. Benson, because I have sat in this Committee for the last four or five years talking to your predecessor and he always gave the Committee the impression that the commission's duties were strictly regulatory; that it was not up to the commission to inquire into scheduling and routing, and so on. I am glad to hear that you are accepting what I think is a responsibility that is clearly given to the CTC under the Aeronautics Act.

**Mr. Benson:** I hope I am not going beyond my mandate, but I think that is important.

**Mr. Thomas (Moncton):** I would like to ask a further question. You mention that you have had complaints from individual members and from various other people and you indicate that you are going to take these up with Air Canada. If the response you receive from Air Canada is no better than what I and many other members have received we are wasting our time. I would like to ask you if you are prepared to hear briefs from responsible bodies, such as chambers of commerce and mayors of the municipalities involved.

**Mr. Benson:** I certainly am. When I was in Calgary last week—and I hope to get to a lot more places in Canada if I ever get out of this Committee—I met with the Chamber of Commerce and I hope in due course that either myself or members of the Canadian Transport Commission will be able to meet with chambers of commerce in various places and find out what is wrong with the service, what the complaints are, and take these up with Air Canada, CPA and various other air carriers and try to find a solution.

**Mr. Thomas (Moncton):** Are you telling me that you will go into the matter of scheduling? We have been told before that as long as a carrier carries out a minimum schedule that is actually all the commission is interested in. We are not only concerned with the number of flights; what we are mainly concerned with in the Atlantic area, and I think in many other parts of Canada, is the frequency of flights. There has been a general tendency in the last year or two, or over the last period of years, for Air Canada, with the introduction of larger aircraft, to come back with the stock answer, "Well, we are providing enough aircraft to service the passengers that are coming out of that particular area." My point is that this is not good enough. We are not only interested in the number of passengers carried, but the frequency of flights.

## [Interpretation]

En outre, on nous pose des questions dans plusieurs villes du Canada. J'ai été à Calgary il y a une semaine et on a mis en cause le service de passagers de Calgary vers diverses autres villes du Canada, et notamment Ottawa, et nous avons transmis ces plaintes à Air Canada et lui avons demandé une réponse et lorsque nous connaissons celle-ci il nous faudra aviser.

Je pense qu'Air Canada avait déjà fait savoir précédemment, non pas à la commission, qu'elle rencontrait des difficultés en raison des retards de livraison du 1011 c'est-à-dire qu'il a fallu détourner des avions de ligne pour effectuer des vols qui n'étaient pas prévus. Toutefois, chaque demande de renseignements que nous recevons nous la transmettons à Air Canada et j'espère que nous recevrons des réponses satisfaisantes. Si ce n'est pas le cas, il nous incombera de déterminer si Air Canada remplit bien son rôle ou non.

**M. Thomas (Moncton):** Je suis heureux d'entendre cette dernière remarque, monsieur Benson, parce que cela fait quatre ou cinq ans que je siège dans ce Comité et votre prédécesseur m'a toujours laissé l'impression que la tâche de la Commission s'arrêtait à l'adoption de règlements, qu'elle n'avait rien à dire en ce qui concerne les horaires et le nombre des vols, etc. Je suis heureux de vous entendre dire que vous considérez là que c'est une responsabilité qui incombe clairement à la CTC en vertu de la Loi sur l'aéronautique.

**M. Benson:** J'espère que je ne passe pas outre à mon mandat, mais c'est là quelque chose d'important.

**M. Thomas (Moncton):** J'aimerais poser une question supplémentaire. Vous dites que vous recevez des plaintes de la part des députés et de diverses autres personnes et que vous transmettez celles-ci à Air Canada. Si la réponse qu'Air Canada vous donne n'est pas meilleure que celle que moi et d'autres députés reçoivent, nous perdons notre temps. Je voudrais savoir si vous êtes prêt à entendre le point de vue d'organismes responsables, tels que les Chambres de commerce et les maires des municipalités intéressées.

**M. Benson:** Certainement. Lorsque j'étais à Calgary la semaine dernière—et j'espère pouvoir voyager encore davantage si ce Comité me laisse jamais partir—j'ai rencontré les responsables de la Chambre de commerce et j'espère que moi-même ou les autres membres de la Commission canadienne des Transports pourrions rencontrer les représentants des Chambres de commerce de diverses localités pour déterminer ce qui ne va pas et en discuter avec Air Canada, CPA et les divers autres transporteurs et rechercher une solution.

**M. Thomas (Moncton):** Voulez-vous dire que vous allez également aborder le problème des horaires? Auparavant on nous a dit qu'aussi longtemps qu'un transporteur assure un service minimum, c'est tout ce qui intéresse la Commission. Il ne s'agit pas seulement du nombre de vols, ce qui nous préoccupe surtout dans la région Atlantique et je crois également ailleurs au Canada, est la fréquence des vols. Depuis un an ou deux il se dégage une tendance selon laquelle Air Canada, avec l'achat de plus gros appareils, vient nous dire: nous avons suffisamment de sièges et de passagers pour desservir telle ou telle ville. Je dis que cela ne suffit pas. Il ne s'agit pas seulement du nombre de passagers pouvant être transportés, mais de la fréquence des vols.



[Texte]

**Mr. Benson:** I believe when somebody is given what in effect in some cases is a monopoly to carry out a public service, that it is up to the commission to decide whether or not that service is necessary in the first place in the interest of the people in the area. Second, it is up to the Commission to decide whether or not they are fulfilling that public service. That is my personal view and certainly I think we can go as far as possible as a Commission to make sure that this happens. I can assure you that the Chambers of Commerce and other people who want to make representations to the Commission will have every opportunity to do so.

• 2035

**Mr. Thomas (Moncton):** You mention that you are going to determine if the present licensed carrier is carrying out its duties in the public interest and this brings up another question, the matter of areas which now have regional carriers restricted to certain routes. I have been told by some of these regional carriers that the impression seems to be there is no point in their applying for a regional route unless Air Canada is willing to give it up. Is this correct or cannot the CTC make the decision? If Air Canada is not properly servicing the area then cannot the CTC say, all right we will allow a regional carrier in?

**Mr. Benson:** I think the statement of principle laid down by the Minister who was my predecessor with regard to the duty of air carriers, and this included the regional carriers, indicated that what was being sought was adequate service for the areas involved, which did not involve the bankruptcy of the air carriers involved. You know that they have to have sufficient passengers to justify flights, but they must also provide within the monopoly they have as good a service in the area as is possible.

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes. Well actually to be more specific I am thinking of my own area because I know it better, I know the carriers there. However, I am thinking, for example, of a situation where Air Canada holds a licence to fly, let us say, from Montreal to Moncton, St. John, Fredericton, Halifax and so on. The problem there is that the intermediate flights are not being serviced properly and we have a very efficient regional carrier in the area that has indicated they would be quite happy to step in and provide service. Now can they apply to the Commission or what is the procedure?

**Mr. Benson:** Yes. I think regional carriers can apply to the Commission, and if it appears that the national carriers, which include Air Canada and CPA, are not providing adequate service, either they will provide the adequate service or we will take a look at alternatives. There are limitations in this area because, as you know, Air Canada has to provide services in various areas of Canada, some of which pay and some of which do not pay in order to be the national airline. CPA has certain limitations placed upon their carrier capability, and I think, although it is not the duty of the Commission to protect the airlines it is our duty to make sure that we continue to have good air transport and viable carriers in various areas in Canada. I think one of the things that has happened since 1967 is that the regional air carriers have become viable. We do not have companies going bankrupt and not providing the service and the only way we can do this is to make sure that they provide services as much as possible and at the same time remain viable entities.

[Interprétation]

**M. Benson:** Je crois que si l'on donne à une société ce qui est en fait un monopole pour assurer un service public, alors il appartient à la Commission de décider si oui ou non ce service est nécessaire en premier lieu dans l'intérêt des habitants de la région. C'est à la Commission de décider si ses services sont suffisants. C'est mon opinion. Je peux vous assurer que les chambres de commerce ou les autres organismes qui veulent faire des recommandations à la commission ont bien souvent l'occasion de le faire.

**M. Thomas (Moncton):** Vous voulez donc déterminer si l'actuel transporteur autorisé exécute ses fonctions dans l'intérêt public, et cela m'amène à une autre question, celle des transporteurs régionaux qui sont limités à certains itinéraires. Ils m'ont dit qu'ils ne pouvaient pas faire la demande pour assurer tel service régional si Air Canada n'abandonnait pas ce service. Est-ce exact, la CTC ne peut-elle prendre une décision? Si Air Canada n'assure pas des services adéquats dans telle région, la CTC ne pourrait-elle pas alors permettre au transporteur régional d'assurer ce service?

**M. Benson:** Je pense que la déclaration de principe du ministre, qui était mon prédécesseur, en ce qui concerne les fonctions des transporteurs aériens, et cela comprenait les transporteurs régionaux, indiquait que l'on s'efforçait d'offrir un service adéquat dans les régions en question, ce qui ne signifiait pas la faillite des transporteurs aériens impliqués. Vous savez bien que ces compagnies doivent justifier leurs vols par un nombre suffisant de passagers, mais qu'elles doivent également assurer le meilleur service possible dans la région qu'elles desservent.

**M. Thomas (Moncton):** Oui. En fait, pour être plus précis, je pense à ma propre région car je la connais mieux. Supposons le cas où Air Canada est autorisé à assurer des vols de Montréal à Moncton, Saint John, Fredericton, Halifax, etc. Or, le problème est que les vols intermédiaires ne sont pas assurés de façon adéquate, alors qu'une compagnie régionale très efficace a déclaré qu'elle assurerait volontiers ce service. Cette compagnie doit-elle en faire la demande à la Commission, ou quelle est la procédure à suivre?

**M. Benson:** Oui. Je pense que les compagnies régionales peuvent faire une demande à la Commission, et s'il s'avère que les compagnies nationales, comme Air Canada et CP Air n'assurent pas des services adéquats; eh bien, ou ces compagnies nationales remédient à la situation, ou nous envisageons d'autres solutions. Il y a, toutefois, certaines limites à la question, car vous savez bien qu'Air Canada, pour justifier son titre de compagnie nationale, doit assurer des services dans différentes régions du Canada, certains étaient rentables et d'autres non. Quant à CP Air, elle est assez limitée en ce qui concerne la capacité de ses avions, et bien que ce ne soit pas à nous de protéger les compagnies aériennes, je pense que c'est notre devoir de veiller à la qualité des transports aériens dans toutes les régions du Canada. Un élément important est que, depuis 1967, ces compagnies régionales sont devenues rentables. Ces compagnies ne font plus faillite, et n'interrompent plus les services qu'elles assurent. Il faut donc veiller à ce qu'elles assurent ces services de la meilleure façon possible, mais aussi de la manière la plus rentable.

[Text]

**Mr. Thomas (Moncton):** Well my time is almost up, Mr. Chairman, but I would like to ask . . .

**The Chairman:** You have one minute.

**Mr. Thomas (Moncton):** I will ask one question on another subject and then maybe I will come back to this on the next round.

I would like to ask a question relating to the Estimates on page 27-70 under Regulatory and Control, which are payments made under the Maritime Freight Rates Act and under the Atlantic Assistance Act as well. In the joint statement, the Minister indicated that the government was ready now to go ahead with increased subsidies on a selective basis in a selected area. Because I wanted to get details, I asked the Minister in the House today whether he had reached an agreement to increase the rate of subsidy. The Minister's answer shocked me because he said in effect and I checked the blues to make sure that was what he said that we have agreed to refer the whole matter to a federal-provincial committee for their study and report. This is not in accord with his statement. I know you have officials here who are well versed in this, so I would like to ask you just what the position is. Is the Commission ready to go ahead with increased subsidies on this?

• 2040

**Mr. Benson:** This is not really a matter of Commission policy. The government must decide if it wants to change subsidies to the Maritime Provinces under the MFRA. If they do decide to do this we in the Commission can administer it providing you approve our budget and we get enough people to do it. But what they do is not basically our decision.

**Mr. Thomas (Moncton):** I realize this, Mr. Benson, but surely they must come to your group because you have the expertise. Surely they must come to you for advice and suggestions on how to do this. Have they done this?

**Mr. Benson:** The government comes to us to see whether or not we can administer programs that they are going to propose. I indicate that we can administer almost any program this or another government wants to propose providing we have the manpower and the budget to do it. That is our part of the decision. We will administer things as equitably and as well as we can providing we have the personnel to do it. What the freight rate assistance is going to be is a matter of government policy and not a matter of Commission policy.

**Mr. Thomas (Moncton):** Has your department been requested to supply the expertise to work this out?

**Mr. Benson:** Our department has and will be asked to administer various things. The government expanded the freight rate subsidy to the truckers. This involved a tremendous amount of work time for our Commission but we administer it now and I think it is being fairly administered. We have not had any major complaints that I know of. Our main job is to carry out the administration equitably under the law or under government policy as it is stated. It is not to decide government policy.

**Mr. Thomas (Moncton):** I know you are going to go further, Mr. Benson, but I cannot get an answer to this.

[Interpretation]

**M. Thomas (Moncton):** Mon temps est presque terminé, mais je voudrais demander . . .

**Le président:** Il vous reste une minute.

**M. Thomas (Moncton):** Mais je voudrais aborder un autre sujet, je pourrais peut-être revenir à celui-ci au prochain tour.

Je voudrais poser une question concernant le budget, à la page 27-70, sous la rubrique Réglementation et contrôle. Il s'agit des paiements qui sont effectués dans le cadre de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ainsi que de la Loi sur les subventions au transport de marchandises dans la région atlantique. Dans sa déclaration, le ministre a indiqué que le gouvernement était prêt à augmenter les subventions, en fonction de chaque région. Je voulais avoir des détails à ce sujet, c'est pourquoi j'ai demandé au ministre, à la Chambre aujourd'hui, s'il était parvenu à un accord pour augmenter les subventions. La réponse du ministre m'a choqué. J'ai vérifié dans le Hansard. En fait, nous avons décidé de confier à un comité fédéral-provincial l'étude de cette question. Or, ce n'est pas ce qu'il a dit. Quelle est la situation exacte? La Commission est-elle prête à augmenter les subventions?

**M. Benson:** Ce n'est, en fait, pas à la Commission de décider. C'est au gouvernement de le faire, s'il désire modifier les subventions accordées aux provinces Maritimes, dans le cadre des deux lois dont nous venons de parler. Si le gouvernement en décide ainsi, le rôle de la Commission sera d'appliquer ces décisions, à la condition que vous approuviez notre budget, et de réunir suffisamment de personnes pour ce faire. Mais, en fait, ce n'est pas à nous de prendre la décision.

**M. Thomas (Moncton):** Je comprends monsieur Benson, mais le gouvernement doit sûrement vous consulter puisque vous disposez des spécialistes nécessaires. L'a-t-il fait?

**M. Benson:** Le gouvernement nous consulte pour savoir si nous pouvons administrer les programmes qu'il a l'intention de lancer. Je précise, en passant, que nous pouvons administrer presque tous les programmes qu'il nous propose, pourvu que nous ayons le personnel et les fonds nécessaires. Notre administration est aussi équitable que possible, pourvu que nous ayons le personnel nécessaire. Mais en ce qui concerne les subventions au transport des marchandises, je ne puis vous le dire car c'est au gouvernement d'en décider.

**M. Thomas (Moncton):** A-t-on demandé à votre ministère de fournir les spécialistes nécessaires?

**M. Benson:** Notre ministère doit administrer plusieurs programmes. Le gouvernement a augmenté les subventions au transport routier des marchandises. Cela a donné à notre Commission un travail énorme, mais je pense que nous y avons réussi de manière assez équitable. Je n'ai pas reçu de plaintes importantes. Notre fonction est d'administrer la politique ou les lois du gouvernement. Ce n'est pas à nous de définir la politique du gouvernement.

**M. Thomas (Moncton):** Vous allez trop loin, monsieur Benson, car je n'ai pas encore obtenu une réponse à ma question.



[Texte]

**Mr. Benson:** No, no, I will be pleased to answer any question.

**The Chairman:** No, Mr. Thomas is about three minutes over right now. Mr. McRae and then ...

**Mr. Thomas (Moncton):** Will you put me down for the next round?

**Mr. Carter:** Mr. Chairman, are you allowing supplementary questions after the main questions or do we have to wait ...

**The Chairman:** No. If the main questioner has used up all his time, and Mr. Thomas went about three minutes over his, I can hardly allow a supplementary. I think I must recognize Mr. McRae. Mr. Carter, you will follow Mr. McRae.

**Mr. Thomas (Moncton):** Put me down for a second round, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Right.

**Mr. McRae:** Mr. Benson, there was a private member's bill in January dealing with accidents and publicizing accidents. At that time I tentatively detailed a series of accidents which had occurred in northwestern Ontario over a period of some two months around this time of year. Several of them had to do with washouts and so on.

Two things bother me. First, I would like to know the extent of any reduction in road gangs in the past 10 years. These are the people who are actually looking after track on the railroad. I have had many representations made to me that this has been a serious factor in accidents.

**Mr. Benson:** First of all, a general question was raised by Mr. Ellis last week about accidents on the railways. I am informed—and we are getting statistics every day on railway accidents—that 1972 was not a very good year. The winter of 1971-72 was an early one and a very bad one, and there were a lot of derailments. I am informed that accident statistics in the derailling area are much better now than they were a year ago, if you are taking a 12-month period up to January, February or March this year. We are getting reports on this.

On the general question of railway safety I might read a few words I have here. It will take about five and a half minutes if you want me to read them.

• 2045

We became concerned with the increase in accidents between 1967 and 1970 and it led to the holding of the Public Inquiry on Railway Safety that opened in Ottawa on September 24, 1970.

The first phase of the Inquiry dealt with an examination of the circumstances surrounding specific accidents. The second phase was a General Inquiry which began on January 18, 1971 and encompassed 46 sitting days. More than 75 witnesses were heard on all phases of railway operations.

[Interprétation]

**M. Benson:** Non, je suis tout à fait disposé à répondre à vos questions.

**Le président:** Non, M. Thomas a déjà dépassé son temps. Monsieur McRae et ensuite ...

**M. Thomas (Moncton):** Pouvez-vous m'inscrire pour le prochain tour?

**M. Carter:** Monsieur le président, nous autorisez-vous à poser des questions supplémentaires après les questions principales, ou devons-nous attendre ...

**Le président:** Non. Si l'orateur principal a utilisé tout son temps et M. Thomas l'a dépassé de 3 minutes, il m'est difficile d'autoriser une question supplémentaire. Je vais laisser la parole à M. McRae, puis ensuite, à M. Carter.

**M. Thomas (Moncton):** Veuillez m'inscrire pour le prochain tour.

**Le président:** D'accord.

**M. McRae:** Monsieur Benson, un bill privé a été déposé par un député en janvier, en ce qui concerne les accidents, et la publicité qui en a été faite. A cette époque, j'ai essayé de réunir plusieurs informations sur les accidents qui s'étaient produits au nord-ouest de l'Ontario, pendant une période de deux mois, à peu près à cette époque. Plusieurs de ces accidents étaient dus à l'effondrement de la voie.

Deux autres choses m'inquiètent. Tout d'abord, je voudrais savoir dans quelle mesure on a réduit le nombre des équipes de sécurité, au cours des 10 dernières années. Ce sont ces équipes qui, en fait, entretiennent la voie ferrée. Plusieurs personnes m'ont rapporté que cette réduction était la cause essentielle de bon nombre de ces accidents.

**M. Benson:** Tout d'abord, M. Ellis a demandé, la semaine dernière des détails sur les accidents de chemin de fer. On me dit, et nous avons des statistiques quotidiennes sur les accidents de chemin de fer, que 1972 n'était pas une très bonne année. L'hiver 1971-1972 fut très précoce et très rude, de sorte qu'il y a eu beaucoup de déraillements. On me dit que les statistiques sur les déraillements sont beaucoup plus encourageantes cette année qu'il n'y a un an, si vous prenez les 12 mois qui se sont écoulés depuis janvier, février ou mars 1972. Nous avons des rapports à ce sujet.

En ce qui concerne la question générale de la sécurité des chemins de fer, je voudrais lire quelques phrases que j'ai devant moi. Cela va prendre environ 5 minutes, si vous voulez bien m'en laisser le temps.

Nous nous sommes préoccupés de l'augmentation des accidents survenus entre 1967 et 1970, ce qui nous a conduit à organiser une enquête publique sur la sécurité en chemin de fer. Elle a commencé à Ottawa, le 24 septembre 1970.

La première phase de cette enquête consistait à examiner les circonstances dans lesquelles s'étaient produits les accidents. La seconde phase était une enquête générale qui a commencé le 18 janvier 1971, et qui a duré pendant 46 jours. Plus de 71 témoins ont été entendus.

## [Text]

Many of the matters that came before the Inquiry related to safety problems that have been troubling the North American railway industry for years. The transcript of the hearings ran to 6,000 pages. This mass of evidence is being analysed, two reports have been issued and three have been written and will issue after the Railway Transport Committee consideration. Additional reports will follow:

*Issued*

(1) April 19, 1972—Initial Report of the Railway Safety Inquiry.

(2) July 17, 1972—Second Report of the Railway Safety Inquiry.

*To Issue Shortly*

(3) Report on Disclosure.

Disclosure means disclosing to the public the reason for accidents. The Railway Act does provide protection for the railways in this regard because they have to provide information to us and we are going to have a report on this later which will be coming out very soon.

(4) Report on Track Motor-Car Operation.

(5) Report on Safety of Operation in the Mountain Territory.

They are coming out very soon.

As the Inquiry progressed, the Panel was increasingly of the view that more detailed information was required than a public hearing could provide and action was taken accordingly:

(1) A Task Force on the carriage of dangerous commodities was set up. It consists of the Committee, the CNR, CP Rail and the Canadian Railway Labour Association and is supported by Working Groups, with the best expertise available in industry.

(2) The Committee has taken action to substantially expand its staff resources in the field of safety investigation.

(3) An Advisory Committee on Railway Safety has been set up. It is chaired by a Commissioner, with representation from CNR, CP Rail and the CRLA.

While it is too early to reach conclusions on the 1973 safety record, the trend in derailments for the first quarter of the year is encouraging. CN and CP derailments showed a reduction from 115 in 1972 to 77 in 1973 (1971 was 93). (Collisions on the other hand were up from 7 in 1972 to 13 in 1973; 1971 was 11).

Highway Grade Crossing Accidents have become a matter of concern to the Commission since the year by year decline in absolute terms until 1970 rose in 1971 and 1972. This does not reflect any slowing down of the protection program. In 1972 commitments from the Railway Grade Crossing Fund were made towards 364 protection projects, including construction or reconstruction of 50 grade separations. (For 1971 the figures were 344 and 37).

## [Interpretation]

Beaucoup de questions soulevées lors de cette enquête concernaient les problèmes de sécurité qui se posent aux compagnies de chemin de fer américaines depuis des années. La transcription de ces audiences a rempli 6,000 pages. On analyse actuellement ces témoignages, et deux rapports ont été publiés; trois autres rapports le seront après avoir été examinés par le comité des Transports ferroviaires. D'autres rapports suivront.

*Publiés*

(1) 19 avril 1972—Rapport initial de l'enquête sur la sécurité en chemin de fer.

(2) 17 juillet 1972—Second rapport de l'enquête sur la sécurité en chemin de fer.

*A paraître sous peu*

(3) Rapport d'information.

Le mot information signifie que nous allons donner au public les raisons de ces accidents. La loi sur les chemins de fer prévoit la protection des sociétés de chemin de fer à cet égard, car elles doivent nous fournir des informations qui nous permettront de rédiger par la suite un rapport, que nous publierons sous peu.

(4) Rapport sur les opérations ferroviaires.

(5) Rapport sur la sécurité des opérations dans le territoire Moncton.

Ces rapports seront publiés sous peu.

Au fur et à mesure que l'enquête se déroulait, le groupe de travail demeurait de plus en plus persuadé que des informations supplémentaires étaient nécessaires, informations qui ne pouvaient pas être obtenues lors de l'audience publique. Les mesures suivantes ont donc été prises:

(1) On a constitué un groupe de travail sur le transport des produits dangereux. Ce groupe est composé de représentants du comité, du Canadien National, du Canadien Pacifique, et des syndicats des chemins de fer canadiens; d'autres groupes de soutien ont été constitués, disposant des meilleurs services spécialisés.

(2) Le comité a décidé d'augmenter sensiblement son personnel pour effectuer les enquêtes sur la sécurité.

(3) On a créé un comité consultatif sur la sécurité en chemin de fer. Il est présidé par un commissaire, et composé des représentants du Canadien National, du Canadien Pacifique et du syndicat des chemins de fer canadiens.

Il est encore trop tôt pour tirer des conclusions de ce rapport de 1973, mais la diminution du nombre de déraillements au cours du premier trimestre de cette année est encourageante. En ce qui concerne le Canadien-Pacifique et le Canadien-National ce nombre est passé de 115 en 1972, à 77 en 1973. (Le chiffre de 1971 était de 93). (Le nombre des collisions d'autre part a augmenté de 7 en 1972, à 13 en 1973; en 1971, ce chiffre était de 11.)

Le problème des accidents aux passages à niveau a été examiné de près par la Commission, car ce chiffre avait diminué chaque année jusqu'en 1970 pour s'élever subitement en 1971 et 1972. Ceci est donc loin d'indiquer une diminution des programmes de protection. En 1972, 364 projets de sécurité ont été financés, qui portaient sur la construction ou la reconstruction de 50 passages à niveau. (C'est pour 1971, ces chiffres étaient de 344 et de 37.)



## [Texte]

I should say and I would like to be as brief as I can, Mr. Chairman, in this regard that what has happened in taking railway accidents as a percentage of total highway accidents is that they have moved to somewhere in the area of 300 to 1. So for 300 road accidents, one occurs at a railway grade crossing. This seems to be levelling out at that level. It was going down and it seems to have levelled out in the area of 300 to 1.

**Mr. McRae:** To pursue this again: I am interested in what you said but I would like to go back again on this question of road gangs. Apparently there has been a considerable decrease in the number of people per mile or whatever unit is used who actually are doing road maintenance. There is also some question as to whether, in many cases, the road-beds are being kept up. To what extent has this reduction occurred? To what extent is this a factor in accidents?

• 2050

**Mr. Benson:** I am informed that the railways have increased the areas in which they patrol road gangs, but this is not a major factor in railway accidents as they are occurring. To say that something is a major or a minor factor is an interpretative point of view and I would not like to make that interpretation.

**Mr. McRae:** Could you table the average number of people on, say, a 10-mile distance on the main line today as opposed to 10 years ago?

**Mr. Benson:** Yes, I would be glad to get that information. I do not have it, Mr. McRae.

**Mr. McRae:** Is there any real reason why the railroads are protected in terms of public information on this matter of accidents? If I have an accident, or if a bus has an accident on a highway or something like that, as far as I understand it, this must be kept in the public domain. Why is it that the findings of the railroads have to be kept private?

**Mr. Benson:** Mr. McRae, we have had a major consideration of this. The railways are required to provide the commission with information which would not ordinarily be provided by one of the litigants in a road accident, and the kind of thing they might provide to us might be incriminating. The railway act was written in such a way that they could provide us with this information so that we could analyse it, but it would not be made public because it might be incriminating to individuals or to the railway or somebody else.

We have been reviewing this whole matter and, as I mentioned earlier, are presently going to make a statement or an interpretation in the commission on what can be made public. I really cannot say whether it is going to be more or less, because if I were to do that, I would be trying to forecast what a committee decision will be in the commission. I can assure you that we have been looking at this matter very seriously, as to what should and what should not be made public with regard to railway accidents from the point of view of the commission. We in the commission do not want to hide anything but we also want to have the information so that we in the commission can assess what the railways are doing to try to instruct them in the area of safety of the public to do different things. It is something you have to balance, and I am hopeful that we will have a statement for you in the very near future in this regard.

## [Interprétation]

Je vais essayer d'être bref, monsieur le président, mais je voudrais dire que le pourcentage des accidents de la route, par rapport à celui des accidents des chemins de fer, est maintenant de l'ordre de 300 pour 1. De sorte que pour 300 accidents de la route, 1 seul se produit à un passage à niveau. Ce chiffre semble se stabiliser; il avait diminué quelque peu, et maintenant reste au niveau de 300 contre 1.

**M. McRae:** Je suis très intéressé par ce que vous venez de dire, mais je voudrais en revenir à la question des équipes de sécurité. Il semble que l'on ait diminué considérablement le nombre de ces équipes. On se demande également si les voies ferrées continuent à être entretenues. Je voudrais savoir dans quelle mesure vous avez réduit le nombre de ces équipes de sécurité, et si cela est une cause essentielle d'accidents.

**M. Benson:** On me dit que les sociétés de chemin de fer font patrouiller leurs équipes dans un plus grand nombre de secteurs, et que ce n'est pas un facteur essentiel dans les accidents qui se produisent. Que la cause soit essentielle ou mineure, de toute façon, cette question est tout à fait subjective.

**M. McRae:** Pourriez-vous me dire, en moyenne, le nombre d'inspecteurs employés actuellement sur une distance de 10 milles, sur une ligne principale, et ce même chiffre il y a 10 ans?

**M. Benson:** Oui, je vais essayer d'obtenir ces informations car je ne les ai pas avec moi.

**M. McRae:** Y a-t-il une raison particulière pour que les sociétés de chemin de fer soient protégées en ce qui concerne l'information du public sur les accidents qui se produisent? Si j'ai un accident sur une autoroute, par exemple, cela fait partie du domaine public. Pourquoi, dans ce cas, les conclusions des sociétés de chemin de fer devraient-elles être considérées comme confidentielles?

**M. Benson:** Monsieur McRae, nous avons examiné cette question. Les sociétés de chemin de fer sont obligées de fournir à la Commission les renseignements qui ne seraient généralement pas fournis par les témoins d'un accident de la route; de plus, il peut s'agir de pièces à conviction. La Loi sur les chemins de fer exige des sociétés de chemin de fer qu'elles nous donnent les renseignements nécessaires pour nous permettre d'analyser la situation, sans que ces renseignements soient rendus publics car il peut s'agir de pièces à conviction.

Je l'ai déjà dit, nous avons examiné toute cette question, et nous allons bientôt décider de ce qui sera rendu public et de ce qui ne le sera pas. Je ne peux vous en dire davantage, sans influencer la décision de la Commission qui ne sera changé. Je peux toutefois vous assurer que nous avons étudié cette question de très près, quant à savoir si les circonstances d'un accident de chemin de fer devraient être rendues publiques ou non. La Commission ne veut rien cacher, mais elle veut disposer de tous les renseignements nécessaires afin de pouvoir évaluer exactement la situation, et de pouvoir conseiller les sociétés de chemin de fer dans le domaine de la sécurité notamment. Il faut rester objectif et j'espère que nous pourrions vous donner des précisions dans un proche avenir.

[Text]

**Mr. McRae:** Shortly?

**Mr. Benson:** A judgment from the committee, yes.

**The Chairman:** I think this is a good time, you are right, your 10 minutes are up. I have Mr. Carter. Mr. Carter, you are under the gun.

**Mr. Carter:** Thank you, Mr. Chairman. I want to make reference to a question asked by my colleague from Moncton, Mr. Thomas, and Mr. Benson's answer when he mentioned the business of regional carriers, and in some cases where Air Canada is not giving sufficient service. He wondered what a regional carrier would have to do to get a licence to take over that run.

The Minister, in his reply, stated that if Air Canada is not giving adequate service, or giving a low-standard service, then they would look around for a regional carrier.

Surely if the national carrier is not giving an up-to-standard service, the answer is not to look around for another carrier but to make the national carrier, Air Canada, upgrade its service to provide the service to which all Canadians are entitled. If that is the case, I submit that if Air Canada wants to discontinue certain nonpaying runs to the Maritimes, to Atlantic Canada, or to Western Canada, they would only have to downgrade their service as CN has been doing, and eventually then they will just take the service away from them and give it to a regional carrier. This is not what you are suggesting, Mr. Benson, is it?

**Mr. Benson:** No, it is not. I was saying that if we have complaints about service, we will go to Air Canada, ask them what they can do to improve the service, get their answers, try to satisfy the Air Transport Committee, that the answer is satisfactory or not satisfactory, and then get back to Air Canada to try to ensure that adequate service is provided, on the basis, of course, that we have no right to subsidize Air Canada. Parliament may or may not subsidize Air Canada depending on whether it has a profit or a loss, but the commission has basically no right to subsidize the national carrier, although I think we probably could if they had a losing run that they were operating.

• 2055

Let us accept the fact; we do not subsidize the national carrier. We do subsidize a couple of the regional carriers on runs that are necessary in the public interest and in which they cannot operate profitably.

**Mr. Carter:** Mr. Chairman, speaking of subsidies, can Mr. Benson tell the Committee if there has been any change in the policy of CTC with respect to the abandonment of rail passenger services in Canada?

I am asking the question on the basis of the fact that there were two applications, I believe, refused by CTC. They were submitted by Canadian National and Canadian Pacific, with respect to their desire to abandon certain rail passenger services in Canada. I am thinking of one in the Maritimes, and I think there was an application submitted by the railway companies to discontinue a service in Ontario.

[Interpretation]

**M. McRae:** Bientôt?

**M. Benson:** En ce qui concerne la décision de la Commission, oui.

**Le président:** Vos 10 minutes se sont écoulées. Je laisse la parole à M. Carter. Monsieur Carter.

**M. Carter:** Merci, monsieur le président. Je voudrais revenir à une question posée par M. Thomas, et à la réponse que lui a donné M. Benson, quand il a parlé des fonctions de la compagnie aérienne régionale, précisant que dans certains cas, Air Canada n'assurait pas un service adéquat. Il demandait simplement ce qu'une compagnie régionale devait faire pour obtenir un permis afin de prendre la relève.

Le ministre, dans sa réponse, a dit que si Air Canada n'assure pas un service adéquat, ou que ses services sont inférieurs à la norme établie, il essaierait de faire assurer ses services par une compagnie régionale.

Il est évident que si la compagnie nationale assure des services inférieurs aux normes établies la solution n'est pas de chercher une autre compagnie, mais d'obliger la compagnie nationale, soit Air Canada, à améliorer ses services. Dans ce cas, si Air Canada veut supprimer des vols non rentables vers les Maritimes, vers les régions de l'Atlantique, ou de l'Ouest du Canada, elle n'aurait qu'à détériorer ces services, comme l'a fait le Canadien National, pour qu'une compagnie régionale finisse par la remplacer. J'espère que ce n'est pas ce que vous suggérez, monsieur Benson?

**M. Benson:** Non. Je disais que si nous recevons des plaintes sur les services, nous demandons alors à Air Canada d'essayer de les améliorer; nous essayons aussi de satisfaire le Comité des transports aériens; finalement, que la réponse soit satisfaisante ou non, nous nous efforçons de vieillir à ce qu'Air Canada assure des services adéquats. Naturellement, nous n'avons aucun droit de subventionner Air Canada. Le Parlement peut le faire, selon les pertes et profits éventuels, mais la Commission n'a aucun droit de subventionner une compagnie nationale, bien que je pense que nous pourrions sans doute le faire si cette compagnie était déficitaire.

Nous devons accepter ce fait: Nous ne pouvons subventionner un transporteur national. Nous pouvons subventionner un certain nombre de transporteurs régionaux sauf des lignes qui doivent rester ouvertes dans l'intérêt du public et qui sont déficitaires.

**M. Carter:** Monsieur le président, en ce qui concerne les subventions, M. Benson pourrait-il nous dire si la CTC a modifié son attitude vis-à-vis de la fermeture de lignes de passagers au Canada?

Je pose cette question parce que je pense que la Commission a refusé deux demandes en ce sens. Elles ont été soumises respectivement par le Canadien National et le Canadien Pacifique. Je pense à un exemple dans les provinces Maritimes et les sociétés ferroviaires ont également demandé à mettre fin à un service en Ontario.



[Texte]

In both cases these applications were refused, despite the...

**An hon. Member:** It must have been an election year.

**Mr. Carter:** Yes. Despite the fact that there were huge subsidies involved. In one case, I believe it was \$10 million; in the other case, \$12 million per year.

**Mr. Benson:** I was not in the Commission at the particular time, but I do not think it had anything to do with an election year.

**An hon. Member:** No, good heavens!

**Mr. Benson:** The railways maintain—I think this is a fact, and our examination has proven the fact—that no passenger service in Canada is economic. They all lose money. What has happened in the railway transport committee is that they have said they are necessary in the public interest, and we are subsidizing passenger service in Canada up to 80 per cent of the loss as provided by the law passed by Parliament.

If you want my personal view, and here I am not expressing a view on policy with regards to the government—I personally believe that rail passenger service must and will be continued in Canada throughout the major parts of our economy. It is necessary; it is important into the future. When I talk to the railways, I stress this fact upon them, that whether they lose money or not, the people in Canada demand rail passenger service and rail passenger service is going to have to be continued.

There were major decisions last year, not in two or three cases, but in a great many cases. In fact, the majority of cases are cleared up with respect to rail passenger service in which the Commission has said the services are uneconomical, which I think can be proven by a study of their costs based on the cost determination as issued by the Commission two years ago. It was in 1969, four years ago.

They have been proved to be uneconomical. The railways have been instructed to continue them, and the government through the Commission picks up 80 per cent of the losses.

**Mr. Carter:** I am glad to hear you say that because it pretty well leads into my next question.

I do not think any transport committee, Mr. Chairman, would be complete without some reference being made by a Newfoundland member to that dastardly crime that was committed, the great train robbery in our province.

I am encouraged by Mr. Benson's comment there with respect to future rail passenger service. I do not think, Mr. Chairman, I need to go into any great detail with respect to that terrible crime that was committed against the people in our province. I think I should save the Committee's time and just present a motion.

I move, Mr. Chairman:

That this Committee support the prayer of the petition that was presented by myself in the House of Commons on June 23, 1972 on behalf of its 31,000 signatories in which they requested that the rail passenger service be restored in Newfoundland, and that this Committee recommend to the government and to CTC that rail passenger service be reinstated in the province.

[Interprétation]

Dans les deux cas, les demandes ont été refusées malgré le...

**Une voix:** Il devait s'agir d'une année électorale.

**M. Carter:** Oui. Malgré les subventions importantes qu'il a fallu accorder. Dans un cas, il s'agissait je crois de 10 millions de dollars et dans l'autre cas de 12 millions de dollars par an.

**M. Benson:** Je ne présidais pas la Commission à ce moment-là et je ne pense pas que cela ait rien à voir avec les élections.

**Une voix:** Grand Dieu, non!

**M. Benson:** Les sociétés ferroviaires prétendent qu'aucun service de passagers au Canada n'est rentable et les faits le prouvent. Ils sont tous déficitaires. Ce qui s'est passé, c'est que le Comité des transports a décidé que ce service était nécessaire dans l'intérêt du public et nous subventionnons les services passagers au Canada jusqu'à 80 p. 100 du déficit en vertu d'une loi adoptée par le Parlement.

Si vous voulez mon avis personnel, je n'exprime pas là une opinion sur la politique du gouvernement—je suis convaincu personnellement que les services de passagers ferroviaires doivent être maintenus au Canada et le seront. Il est nécessaire; il est important pour l'avenir. J'insiste toujours là-dessus auprès des sociétés ferroviaires et leur dit que la population du Canada exige un service ferroviaire de passagers, que celui-ci soit déficitaire ou non, et qu'il faut le maintenir.

Des décisions importantes ont été prises l'année dernière, non pas seulement dans deux ou trois cas, mais dans un grand nombre d'entre eux. En fait, dans la plupart des cas des services ne sont pas rentables et la Commission a publié il y a deux ans une étude de coûts qui le démontre. Je pense que c'était en 1969, il y a quatre ans.

Il est démontré que ces services sont déficitaires. On a ordonné aux sociétés ferroviaires de les maintenir néanmoins et le gouvernement prend à sa charge, par l'intermédiaire de la Commission, 80 p. 100 des pertes.

**M. Carter:** Je suis heureux de vous l'entendre dire parce que cela conduit à ma question suivante.

Aucune séance de Comité des transports ne serait complète, monsieur le président, si un député de Terre-Neuve ne parlait pas de ce crime abominable qui a été commis dans notre province.

Je suis encouragé par la remarque que M. Benson a faite au sujet de l'avenir du service ferroviaire de passagers. Je ne pense pas, monsieur le président que j'aie besoin d'évoquer en détail le crime affreux qui a été commis contre la population dans notre province. Je vais donc éviter de perdre le temps du comité et présenter simplement une motion.

Ma motion est la suivante, monsieur le président;

Que le Comité appuie la pétition qui a été présentée par moi-même à la Chambre des communes le 23 juin 1972 au nom de mes 31,000 signataires et qui exige que le service ferroviaire de passagers soit rétabli à Terre-Neuve, et que ce comité recommande au gouvernement et à la CTC de rouvrir toutes les lignes ferroviaires de passagers dans la province.

[Text]

• 2100

**Mr. Benson:** Mr. Chairman, might I just comment?

**The Chairman:** Go ahead.

**Mr. Benson:** Any recommendation that you want to make in that regard should be made to government rather than CTC, because I am informed that we do not have the right to re-install passenger service.

**Mr. Carter:** Mr. Chairman, my motion reads that it:

... recommend to the government and to CTC ...

If you wish, we can omit the words "and to CTC".

**The Chairman:** I take it, Mr. Carter, that the words "and to CTC" can be struck out of this motion?

**Mr. Carter:** All right, I have no objection. CTC cannot recommend ...

**The Chairman:** Right. I just want to know what is in the motion before the Committee. That portion of the motion would then read:

... and that this Committee recommend to the government that rail passenger service be re-instated in the province.

**An hon. Member:** What province? Spell it out.

**Mr. Thomas (Moncton):** Where else would the Bullet be?

**The Chairman:** I should have gone back further, I suppose, but I wanted to clear up the changes I was making in the written statement given to me.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Let us make a motion here.

**The Chairman:** The motion says:

Passenger service be restored in Newfoundland

So I think when the later sentence refers to province it is fairly clear that it refers to the Province of Newfoundland.

**Mr. Carter:** Even Mr. Guay can understand that, Mr. Chairman.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Yes, and I will say question. Question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I would like to have some guidance, being a new Chairman, on whether the question is in order. I might say to the Committee that it is an interesting motion ...

**Mr. Thomas (Moncton):** That is an understatement.

**The Chairman:** ... and I think it is in order. We are in a detailed study of the Ministry of Transport estimates referring particularly to the CTC estimates and the only doubt the Chair has is whether or not this is the time that such a motion should be presented. However, the Chair is at the Committee's disposal, if the Committee wants to say that this is the time and this is the place.

**Mr. Stewart (Cochrane):** Mr. Chairman.

[Interpretation]

**M. Benson:** Monsieur le président, puis-je dire quelque chose?

**Le président:** Allez-y.

**M. Benson:** Toute recommandation dans ce sens devrait être faite au gouvernement plutôt qu'à la CTC, parce qu'on m'informe que nous n'avons pas le droit de rétablir un service de passagers.

**M. Carter:** Monsieur le président, ma motion dit ceci:

... recommande au gouvernement et à la CTC ...

Si vous voulez, je vais remettre les mots «et à la CTC».

**Le président:** Je suppose, monsieur Carter, que nous pouvons supprimer les mots «et à la CTC»?

**M. Carter:** Très bien, je n'ai pas d'objection. La CTC ne peut recommander ...

**Le président:** Bien. J'aimerais savoir exactement ce que dit la motion avant de la mettre aux voix. La motion dit donc ceci:

... et que le Comité recommande au gouvernement de rétablir le service ferroviaire de passagers dans la province.

**Une voix:** Quelle province? Il faut la nommer.

**M. Thomas (Moncton):** De quelle autre voulez-vous qu'il s'agisse?

**Le président:** J'aurais dû revenir un peu plus en arrière, je suppose, mais je voulais préciser les modifications qui avaient été apportées.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Adoptons la motion.

**Le président:** La motion dit:

que le service de passagers soit rétabli à Terre-Neuve.

Je pense donc que la phrase suivante s'applique à Terre-Neuve, sans confusion possible.

**M. Carter:** Même M. Guay peut comprendre cela, monsieur le président.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Oui, et je demande la mise aux voix.

**Le président:** Étant président de fraîche date, j'aimerais qu'on me guide pour décider si la motion est acceptable ou non. Je peux dire en tout cas que c'est une motion intéressante ...

**M. Thomas (Moncton):** C'est peu dire.

**Le président:** Et je pense qu'elle est acceptable. Nous sommes en cours d'étude du Budget du ministère des Transports et particulièrement du Budget de la Commission canadienne des Transports et le seul doute que j'ai est de savoir si le moment est bien choisi pour présenter une telle motion. Toutefois, je m'en remets au Comité, c'est à lui qu'il appartient de décider si c'est là l'heure et le lieu pour le faire.

**M. Stewart (Cochrane):** Monsieur le président.



[Texte]

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Stewart.

**Mr. Stewart (Cochrane):** Mr. Chairman, I believe that the present form of the motion is not quite in order simply because the Committee has the right to cut down estimates, but has no right to expend government funds. This motion would indeed mean the expending of considerable government funds.

**Mr. Carter:** We are recommending.

**Mr. Stewart (Cochrane):** Therefore, I think it would be better to recommend that the government give consideration to this, but not recommend that the government re-install.

**The Chairman:** Are there any other words of wisdom that the Committee can lend the Chair?

**Mr. Guay (St. Boniface):** Is it agreed upon, Mr. Chairman?

**The Chairman:** My own thinking leads somewhere along the lines—and I stated this at a previous Committee meetings—that this Committee has a right to recommend to the House of Commons the advisability of further study along certain lines. If after an examination of the CTC estimates this Committee felt that they had not fully, or had not exhaustively, or had failed or neglected to do something in their studies, then this Committee could say that having examined X Y and Z as witnesses we see that they have not gone into this subject matter as fully as we would have liked and we would advise the House that this Committee study the matter further. I am merely suggesting a change of wording, perhaps, but I think it is more in line with my understanding of what a committee's powers really are. We can recommend to Parliament that certain actions should be taken that they should take certain action or that the Committee should be commissioned to take further action. You can hinge that decision on evidence that you have received before your Committee and not in any way by judging the evidence you have received to date. The decision as to whether or not you reinstate it is not up to the Canadian Transport Commission.

• 2105

I do not want to rule it in order or out of order but I would, personally, like it to be withdrawn and resubmitted in a different form.

**Mr. Carter:** Mr. Chairman, surely the Committee has the right to recommend to the government, does it not? We have a right to recommend anything to the government.

As to whether it should be raised now, when we are discussing the Canadian Transport Commission estimates, surely it is the Canadian Transport Commission that has allowed this thing to happen and if it is now coming back to haunt that commission, that is just too bad.

But surely we have a right to raise it now and recommend it to government. That is the right of a committee, I presume, is it not?

**The Chairman:** The Chair is in the Committee's hands but in order to refresh the Committee's minds, perhaps I should read the motion again, at the same time asking you to perhaps bear in mind those few words of caution of mine. Here, again, is the motion:

[Interprétation]

**Le président:** Allez-y, monsieur Stewart.

**M. Stewart (Cochrane):** Je pense que la motion est irrecevable dans sa forme actuelle pour la bonne raison que si le Comité a le droit de réduire un budget, il n'a pas le droit de l'augmenter. Cette motion aurait pour effet d'augmenter considérablement les dépenses du gouvernement.

**M. Carter:** Nous nous contenterons de recommander.

**M. Stewart (Cochrane):** Par conséquent, je pense qu'il faudrait mieux recommander au gouvernement d'étudier cette possibilité, et non pas de lui recommander de rétablir le service.

**Le président:** Quelqu'un a-t-il d'autres suggestions à faire?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Sommes-nous d'accord, monsieur le président?

**Le président:** J'estime—et j'ai dit cela lors de séances précédentes—que le Comité a le droit de recommander à la Chambre des communes d'étudier certaines mesures. Si le Comité estime, après avoir étudié le Budget de la CTC, que celle-ci a omis ou négligé de faire certaines choses, le Comité peut dire qu'après avoir entendu les témoins X, Y et Z, il est d'avis que la CTC n'a pas fait tout ce qu'elle devait et nous pouvons recommander à la Chambre d'étudier la question de manière plus approfondie. Je suggère simplement une modification du libellé, mais qui correspondrait davantage au pouvoir du Comité. Nous pouvons recommander au Parlement de prendre certaines décisions ou qu'il charge le Comité d'en prendre. Ce n'est pas à la Commission canadienne des transports qu'il appartient de décider de rétablir un service de passagers.

Je ne veux pas déclarer la motion irrecevable ou recevable, je préférerais personnellement qu'elle soit retirée et soumise sous une forme différente.

**M. Carter:** Monsieur le président, le Comité a certainement le droit de faire des recommandations au gouvernement, n'est-ce pas? Nous avons le droit de recommander au gouvernement tout ce que nous voulons.

Quant à savoir si c'est le bon moment, alors que nous discutons du budget de la Commission canadienne des transports, c'est certainement cette dernière qui a permis que cela soit fait et si elle en pâtit maintenant, tant pis pour elle.

Nous avons certainement le droit de soulever cette question maintenant et de faire des recommandations au gouvernement. Le Comité en a le droit, n'est-ce pas?

**Le président:** Je suis entre vos mains mais pour rafraîchir votre mémoire, je vais relire la motion et vous demander de ne pas oublier les paroles de prudence que j'ai prononcées. Voici, de nouveau, le texte de la motion:

## [Text]

That this Committee support the prayer of the petition that was presented in the House of Commons on June 23, 1972, in behalf of its 31,000 signatories in which they requested that the rail passenger service be restored in Newfoundland, and that this Committee recommend to the government that rail passenger service be reinstated in the province.

As I have stated, I would have liked the motion to have been worded in a slightly different form, but again, perhaps it is alright the way it is.

Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** It seems to me, Mr. Chairman, not arguing or debating, for the moment, the substance of the motion at all but trying to meet Mr. Stewart's question, I am wondering myself whether or not it interferes with the right of the executive in the area of ways and means—the raising of funds. It does not seem to me that it does, in any way, do that, including the second part. The changing of one or two words, on the other hand, and as the Chairman has suggested, would simply leave the Committee in the position of expressing its own particular view about the absence of something and of being in no way positive.

In the way it is presently worded, it does not seem to me that it directs any action whatsoever once you leave “the petition” out of it and for that reason I do not think that Mr. Stewart's objection is totally valid. I can see no way, Mr. Chairman, of any interference with the prerogative of the executive to raise money or their rights with respect to ways and means.

**The Chairman:** The Chair has one further recommendation to the Committee that I would like you to consider, namely the referral of this to your steering committee as to how it might best be presented to the Committee.

I am not persuaded by Mr. Stewart's argument with regard to the additional funds. I am slightly inclined to believe that the way in which it is worded does not particularly hinge with the subject matter we have before the Committee today: basically, the estimates of the Canadian Transport Commission. I am not saying that it could not be taken back and rewritten, and directly referred to that commission; but the clock is moving on and so I now come up with the suggestion that it might be better to refer this to the steering committee for its meeting tomorrow at 3:30 p.m.

However, if the Committee wishes, we can have a vote on it.

**Mr. Thomas (Moncton):** On a point of order, Mr. Chairman. I think it was agreed at our first sitting that we were to discuss not only the estimates but also the 1972 annual report.

• 2110

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Thomas (Moncton):** On page 2 of that report; I think this gives us the authority to entertain such a motion, when we talk about the discontinuance of passenger train services. And the fact that, in several cases, the railways were directed to continue operating the service in the public interest. I say that the motion is relevant to what we are studying in this Committee; it definitely refers to the section we are talking about.

## [Interpretation]

Que le Comité appuie la pétition qui a été présentée à la Chambre des communes le 23 juin 1972 au nom de ses 31,000 signataires qui demandent que le service ferroviaire de passagers soit rétabli en Terre-Neuve, et que ce Comité recommande au gouvernement le service ferroviaire de passagers dans cette province.

Comme je l'ai dit, j'aurais aimé que cette motion soit rédigée sous une forme quelque peu différente, mais peut-être est-elle tout à fait acceptable ainsi.

Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, sans contester pour l'instant le bien-fondé de la motion, je me demande si elle n'enfreint pas le droit du pouvoir exécutif en matière budgétaire. Cela ne me semble pas être le cas, même dans la deuxième partie. Si nous modifions ou ou deux mots, d'un autre côté, cela reviendra simplement à ce que le Comité exprime son propre point de vue sur l'absence de quelque chose et ne sera nullement positif.

D'après le libellé actuel, il ne me semble pas que la motion suppose une action directe, excepté pour ce qui concerne la pétition, et je ne pense donc pas que l'objection de M. Stewart soit valable. Je ne vois pas en quoi, monsieur le président, cette motion empiéterait sur la prérogative du pouvoir exécutif en matière budgétaire.

**Le président:** J'ai une autre proposition à faire, à savoir que nous transmettions cette motion au comité directeur afin qu'il décide de la meilleure façon de la présenter au Comité.

Je ne suis pas convaincu par les arguments de M. Stewart en ce qui concerne les dépenses supplémentaires. Je suis plutôt enclin à croire que la façon dont la motion est rédigée la rend étrangère à la question dont nous débattons aujourd'hui: le budget de la Commission canadienne des transports. Je ne dis pas qu'elle ne pourrait pas être reformulée ni soumise de nouveau au Comité; mais l'heure tourne et je propose maintenant de soumettre cette question au comité directeur qui se réunit demain à 3 h. 30 p.m..

Toutefois, le Comité le souhaite, je peux mettre la motion aux voix.

**M. Thomas (Moncton):** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je pensais que nous avions convenu à notre première séance que nous ne discuterions pas seulement du budget mais également du rapport annuel de 1972.

**Le président:** Oui.

**M. Thomas (Moncton):** Je pense que la page 2 de ce rapport nous donne le pouvoir d'adopter une telle motion puisqu'il s'agit de l'abandon d'un service ferroviaire de passagers. Le fait que, à plusieurs reprises, les sociétés ferroviaires se sont vu intimé de maintenir ces services dans l'intérêt public. Je dis que la motion a trait à la question dont nous débattons au sein de ce Comité.



[Texte]

**The Chairman:** Mr. Thomas, you make a valid point. There was one other hand. Mr. Rose, did you have your hand up? Mr. Guay, on this very point?

**Mr. Guay (St. Boniface):** Yes.

**The Chairman:** On the point whether this is in order and whether we should hear it not?

**Mr. Guay (St. Boniface):** I agree, first of all, with the motion. I also agree, if you want to refer it to the steering committee.

I feel that the motion is in order because there is no date as to when this should be restored. It could very well be for the year 1974. On that point I feel that the motion is in order, and I shall support it.

**The Chairman:** Mr. Rose.

**Mr. Rose:** I very seldom get requests—two invitations to speak.

That is a motherhood recommendation and I hope it does Mr. Carter a great deal of good. I notice that one of my colleagues, John Connors, NDP leader, has taken the first steps in what he admits to be kind of a bribe to the ruling Liberals in Ottawa: he supports the reinstatement of the Bullet as well. It is a great local issue and I commend Mr. Connors...

**The Chairman:** I am sorry, Mr. Rose. I am not aware of your colleague, Mr. Connors. I do not think he is a member of this Committee. Mr. McRae.

**Mr. McRae:** I support the motion; I see nothing wrong with it in principle and I support it on the basis that we have passenger rail service from one end of Canada to the other, except for the last 400 miles. I do not think it is a motherhood issue; it is an issue of the Canadian National. We should have a rail service that goes from one end of Canada to the other.

**Some hon. Members:** Hear, hear.

**Mr. McRae:** We need those extra 400 miles, or whatever it is, and I support it on that basis.

**The Chairman:** We seem to be reaching a consensus.

I have one word of wisdom to the mover. In the wording "they request that rail passenger service be restored in Newfoundland": rather than "request", we could "recommend to the government that rail passenger service be restored".

**Mr. Forrestall:** Do you think we could throw in the causeway to Prince Edward Island too?

**The Chairman:** No. But shall we consider the advisability of "recommend"? Shall I put the question? Do you want the motion reread with the words of advice from the Chair?

**An hon. Member:** Dispense.

**The Chairman:** Dispense, fine.

**An hon. Member:** Let us have the motion.

**The Chairman:** You want the motion? All right.

[Interprétation]

**Le président:** Monsieur Thomas, c'est un argument valable. Quelqu'un a demandé la parole à ce sujet? Monsieur Rose, avez-vous levé la main? Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Oui.

**Le président:** Sur la question de savoir si la motion est acceptable et si nous devrions la mettre aux voix?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Tout d'abord, j'approuve la motion. Je serais également d'accord pour la soumettre au comité directeur.

Je pense que la motion est acceptable parce qu'elle ne fixe pas de date quant à la réouverture de ce service. Elle pourrait très bien se faire en 1974. Je pense donc que la motion est acceptable et je l'appuierai.

**Le président:** Monsieur Rose.

**M. Rose:** C'est rare que l'on m'offre deux fois de prendre la parole.

Il s'agit d'une recommandation qui touche de près M. Carter et j'espère que sa motion lui fait du bien. J'ai remarqué qu'un de mes collègues, John Connors, leader NDP, a fait les premiers pas dans ce qu'il admet être un chantage de la part du Parti libéral Ottawa; il est également en faveur de la réinstauration du boulet. C'est un grave problème local et je félicite M. Connors...

**Le président:** Je regrette, monsieur Rose. Je ne pense pas que M. Connors soit membre du Comité. Monsieur McRae.

**M. McRae:** J'appuie la motion; je ne pense pas qu'il y ait rien à redire sur son principe et je l'approuve parce que nous avons un service ferroviaire de passagers d'un bout à l'autre du Canada, excepté pour les 400 derniers milles. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'un problème local; c'est un problème du Canadien National. Il nous faut un service ferroviaire d'un bout à l'autre du Canada.

**Des voix:** Bravo, bravo.

**M. McRae:** Nous avons besoin de ces 400 milles supplémentaires et j'appuie la motion pour cette raison.

**Le président:** Nous semblons arrivés à un accord.

Un simple conseil à l'auteur de la motion. Plutôt que de dire «exige que le service ferroviaire de passagers soit réinstallé en Terre-Neuve» il faudrait supprimer le verbe «exiger» et le remplacer par «recommande au gouvernement de réinstaurer le service ferroviaire de passagers».

**M. Forrestall:** Pensez-vous que nous pourrions également y insérer la route reliant l'Île-du-Prince-Édouard au continent?

**Le président:** Non. Allons-nous mettre le verbe «recommande»? Voulez-vous que je mette la motion aux voix? Voulez-vous que je la relise telle que modifiée selon mes conseils?

**Une voix:** Nous nous en passerons.

**Le président:** Très bien.

**Une voix:** Mettez-la aux voix.

**Le président:** Vous voulez que je la mette aux voix? Très bien.

[Text]

**Mr. Guay (St. Boniface):** You are doing well in drafting a motion, Mr. Chairman.

**The Chairman:** It is moved by Mr. Carter that this Committee support the prayer of the petition that was presented in the House of Commons on June 23, 1972, in behalf of its 31,000 signators in which they requested that the rail passenger service be restored in Newfoundland, and that this Committee recommend to the government that rail passenger service be reinstated in that province.

Motion agreed to.

**Mr. Benson:** Mr. Chairman, if I might . . .

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Benson.

**Mr. Benson:** . . . say a word. I deem this motion not to affect the Canadian Transport Commission, because it is a matter of government policy. But the Canadian Transport Commission was requested by the Minister to carry out a major study of transportation in the Newfoundland corridor, which is presently going on. It has gone through stage 1 and 2 with great consultations, I am told, with the people in Newfoundland. I should simply like to say that the Canadian Transportation Commission, within its powers—which I deem outside this motion—is carrying on such a study at present and is engaging the interest of the people in Newfoundland in this.

**Mr. Carter:** Mr. Chairman, I have read some of the questionnaires put out by this group of consultants; this is what worries me. That is why this motion is necessary.

• 2115

**The Chairman:** Mr. Carter, you have exhausted your 10 minutes. Mr. Guay will be the next questioner to be followed by Mr. Mazankowski and then Mr. Rose.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, I want to say that I would not mind awaiting the outcome of this study because it may not only restore the railroad in Newfoundland, it may, in some instances, have a better alternative. I am one who would certainly be willing to wait for its outcome before making any further comment on that particular aspect of it.

Being a westerner, I want to mention a couple of things to Mr. Benson while he is before the Committee, and one concerns the complaints regarding the flights between Calgary and Winnipeg, particularly. I notice you nodded at me when I made particular mention of the flights between Calgary and Winnipeg. However, I want to follow up the suggestion Mr. Thomas, I believe, made to you a while ago with regard to the number of complaints you have received. How many complaints do you have to have before you give consideration to an application for an airline to put on an additional flight?

**Mr. Benson:** In respect of Calgary, we have had complaints about flights from Calgary to various places, Winnipeg, Ottawa, Toronto and even points in Saskatchewan, as well as the delays necessary in order to get on to a flight moving out of Calgary. First of all, this question has been referred to Air Canada as a result of letters I have received and, second, I intend to follow up this matter as a result of my meeting with the Calgary Chamber of Commerce last week and try to get an explanation of where we are going and how we can get better flight service for that area.

[Interpretation]

**M. Guay (Saint-Boniface):** Vous êtes doué pour rédiger les motions, monsieur le président.

**Le président:** M. Carter propose: Que ce Comité appuie la pétition qui a été présentée à la Chambre des communes le 23 juin 1972 au nom de ses 31,000 signataires qui exigent que le service ferroviaire de passagers soit réinstauré en Terre-Neuve et que ce Comité recommande au gouvernement de réinstaurer le service ferroviaire de passagers dans cette province.

La motion est adoptée.

**M. Benson:** Monsieur le président, si vous permettez . . .

**Le président:** Allez-y, monsieur Benson.

**M. Benson:** . . . que je dise un mot. Je considère que cette motion n'affecte en rien la Commission canadienne des transports parce que c'est là une affaire de gouvernement. Mais le ministre a demandé à la Commission de mener une étude détaillée des transports dans le corridor de Terre-Neuve et cette étude est en cours. Elle est déjà passée par les phases 1 et 2 après de nombreuses consultations avec la population de Terre-Neuve. Je voulais simplement dire que la Commission canadienne des transports, dans le cadre de son mandat, mène à l'heure actuelle une telle étude avec la participation de la population de Terre-Neuve.

**M. Carter:** Monsieur le président, j'ai lu certains des questionnaires envoyés par ce groupe d'experts; cela me préoccupe. C'est la raison pour laquelle la motion est nécessaire.

**Le président:** Monsieur Carter, votre temps est largement terminé. Je vais laisser la parole à M. Guay, et ensuite à M. Mazankowski.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, j'attendrais volontiers les résultats de cette étude, car elle pourrait conduire, non seulement à la reprise des services des chemins de fer à Terre-Neuve, mais aussi, peut-être, à une meilleure solution. Je préfère donc attendre l'issue de cette étude avant de faire des commentaires à ce sujet.

Venant des provinces de l'ouest, je voudrais signaler plusieurs choses à M. Benson puisqu'il est avec vous. Je voudrais tout d'abord parler des plaintes concernant les vols entre Calgary et Winnipeg, en particulier. Vous avez quelque peu réagi quand je vous ai parlé de Calgary et de Winnipeg. Je voudrais savoir, comme M. Thomas vous l'a demandé tout à l'heure, combien de plaintes vous avez reçues? D'autre part, vous comptez en recevoir combien avant d'étudier la demande d'une compagnie aérienne pour assurer un vol supplémentaire?

**M. Benson:** En ce qui concerne Calgary, nous avons reçu des plaintes sur des vols effectués de Calgary à divers endroits: Winnipeg, Ottawa, Toronto, et certaines villes de la Saskatchewan. Tout d'abord, cette question a été transmise à Air Canada à la suite des plaintes que j'ai reçues. D'autre part, j'ai l'intention de m'informer davantage à ce sujet à la suite de la réunion que j'ai eue la semaine dernière avec la Chambre de commerce de Calgary; je vais donc essayer de trouver une solution pour améliorer les services de cette région.



[Texte]

**Mr. Guay (St. Boniface):** The reason I asked that question was because we probably will have a chance to ask the same question of Air Canada when they appear before us, but by asking you now it might clarify the situation. If my following questions should more correctly be put to Air Canada, I will understand and appreciate your comments.

It is a fact that the Winnipeg International Airport is a very important airport and plays a very important role in Canada as a whole. However, I noticed, Mr. Benson, when there was the strike against Northwest Airlines from the United States to Winnipeg, we had no service whatsoever for Canadians or for Americans, for that matter, returning home on that particular line, Minneapolis/Winnipeg. Has there been any application to your commission with regard to the possibility of another airline giving service to that area and, if so, has any consideration been given to it?

**Mr. Benson:** That is a fairly broad question. It would apply not only to Winnipeg, but generally to areas in Western Canada that want interconnecting flights with points in the United States. In this regard, my Commission acts in an advisory capacity to the government because we have statistics in the negotiation of a new bilateral agreement with the United States. We have analysed the possibility of flights in Western Canada and in various other areas of Canada, the economic considerations involved and have advised the negotiation committee in respect of the negotiations with the United States. The ultimate decision is between governments, between the Canadian government and the United States government. My committee does provide the back-up, the information to the negotiating committee and will continue to do so.

**Mr. Guay (St. Boniface):** To go back to another matter, Mr. Benson, railroad accidents, I have not seen the newspaper today, but is it true that there was a gas tank car derailment this morning during the storm which blocked some railroad in the area?

**Mr. Benson:** I could not really answer that. I get these reports throughout the day as they occur.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Yes, I understand that, but...

**Mr. Benson:** I cannot remember every particular occurrence. I did see in one of the Ottawa papers tonight that some gas truck had upset on the Queensway, but I really could not answer your question.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I have another question about which I am concerned and the only reason I ask it is because I would like to have it on the record. Is there any truth in the statements that the many accidents that are taking place on the railroad are because of the diesel engines which can carry quite an additional load?

• 2120

**Mr. Benson:** There have been some studies going on in the United States and in Canada as to whether or not the longer length of trains, with the additional pressures placed on tracks, has an effect on railway accidents. I do not think there have been any conclusive decisions in this regard. But I can assure you that these studies are going on between Canada and the United States.

[Interprétation]

**M. Guay (Saint-Boniface):** J'ai posé cette question parce que j'aurais sans doute l'occasion de la poser également à Air Canada, lorsque cette compagnie sera ici. Je préfère toutefois vous la poser maintenant pour clarifier la situation. En outre, si mes questions s'adressent plus précisément à Air Canada, je vous prie de me le faire savoir et je comprendrai.

L'aéroport international de Winnipeg joue un rôle très important sur le plan national. Toutefois, monsieur Benson, lorsqu'il y a eu la grève de Northwest Airlines, entre les États-Unis et Winnipeg, aucun service n'était assuré pour les Canadiens ni pour les Américains qui voulaient retourner chez eux, sur cette ligne particulière, à savoir, entre Minneapolis et Winnipeg. Une compagnie aérienne vous a-t-elle demandé d'assurer le service dans cette région, et, dans ce cas, avez-vous étudié cette demande?

**M. Benson:** C'est une question très générale. Elle s'applique, non seulement à Winnipeg, mais pour l'ensemble des régions de l'Ouest du Canada qui veulent avoir des services réguliers avec des villes américaines. À cet égard, la Commission joue un rôle consultatif vis-à-vis du gouvernement, dans la négociation d'un nouvel accord bilatéral avec les États-Unis. Nous avons envisagé la possibilité d'assurer des vols dans les régions de l'Ouest du Canada et dans diverses autres régions, nous avons examiné l'aspect économique, et nous avons donné des conseils au comité de négociations pour la conclusion de cet accord bilatéral avec les États-Unis. Mais la décision finale appartient au gouvernement, c'est-à-dire au gouvernement canadien et au gouvernement américain. Mon comité se charge de fournir les renseignements et les conseils, au comité négociateur.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Pour en revenir à une autre question, celle des accidents de chemin de fer, le journal d'aujourd'hui ne parlait pas de l'accident qui est survenu à la suite du déraillement d'un wagon-citerne, ce matin, au cours de la tempête qui a bloqué certaines voies ferrées de ma région?

**M. Benson:** Je ne puis pas vous répondre, car des rapports me parviennent toute la journée, au fur et à mesure que les accidents se produisent.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je comprends, mais...

**M. Benson:** Je ne puis vous donner de détail. J'ai vu, dans un journal d'hier soir, qu'un camion-citerne s'était renversé sur le Queensway, mais je ne peux pas répondre exactement à votre question.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je voudrais vous poser une autre question qui me préoccupe beaucoup, et que je voudrais voir inscrite au dossier. Est-il vrai que bon nombre d'accidents de chemin de fer sont dus aux moteurs diesels qui peuvent transporter un chargement bien supérieur?

**M. Benson:** Des études ont été effectuées aux États-Unis et au Canada afin de déterminer si l'augmentation de la longueur des trains, et donc de la pression exercée sur les rails, pouvait causer des accidents. Aucune conclusion n'a encore été tirée à ce sujet, mais je peux vous assurer que ces études sont réellement effectuées entre le Canada et les États-Unis.

[Text]

**Mr. Guay (St. Boniface):** Thank you, Mr. Chairman. That is all I wanted to ask.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I wonder if I might beg the indulgence of the committee to defer my questioning to Mr. Masniuk. He is not a member of the committee but he has a couple of questions with respect to railway safety that he would like to pose. If the committee would agree, I would like to defer to Mr. Masniuk.

**The Chairman:** Is the committee agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Naturally, your name drops to the lower part of the list.

**Mr. Mazankowski:** Of course with the understanding that if Mr. Masniuk does not use the 10 minutes I might be allowed to supplement.

**The Chairman:** All right.

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Masniuk:** I wanted to get back, Mr. Benson, to a report here on some of the derailments that happened through failures of journals.

**Mr. Benson:** Through which?

**Mr. Masniuk:** The journals on the axles of box cars, or hot boxes, as we like to call them.

I am sure Mr. Benson is aware of electronic scanning devices that have been set up on certain portions of main lines. Is the CTC taking any action to install these right across Canada? I do not know how many are installed now. I have had the privilege, Mr. Benson, of going through the whole operation of scanning devices in the western portion of Manitoba.

Are you impressing upon the railroads how important it is? As a railroader for 33 years, we used to watch for hot boxes while standing on the side of the railroad, and there were many, many times when the crew did not look at us. They may have been occupied doing something else, we would see the hot box, but there was no way that you can draw their attention to it, especially these last few years when trains travel 80 or 90 miles an hour down the track. To all the men working with the maintenance portion of the track, as well as the running trade, this is a safety device.

**Mr. Benson,** are your people asking the railroads to push this right across Canada as soon as possible?

**Mr. Benson:** That is a detailed question which I really cannot answer specifically at this particular time. We have a report on the number of accidents which are caused through hot boxes on trains and I can dig this information out and provide it to you.

One of the things we have done recently is set up a safety advisory committee, chaired by the commission with representatives of the CNR and the CPR and the unions, to determine better ways of improving safety on the railways. I am sorry I cannot answer this specific question with respect to the detection devices but I would be glad to look it up and provide you with the information.

[Interpretation]

**M. Guay (Saint-Boniface):** Merci, monsieur le président. C'est tout ce que je voulais savoir.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, puis-je demander la permission des membres du Comité de laisser mon temps de parole à M. Masniuk. Il n'est pas membre de ce comité, mais il voudrait poser plusieurs questions en ce qui concerne la sécurité en chemin de fer. Si les membres du Comité sont d'accord, je laisserai la parole à M. Masniuk.

**Le président:** Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Naturellement, votre nom va se retrouver en bas de liste.

**M. Mazankowski:** Naturellement, mais si M. Masniuk n'utilise pas les 10 minutes, je pourrais poser une question supplémentaire.

**Le président:** D'accord.

**Des voix:** D'accord.

**M. Masniuk:** Je voudrais en revenir à un rapport sur certains déraillements qui se sont produits à la suite d'une défaillance des tourillons.

**M. Benson:** A la suite de quoi?

**M. Masniuk:** Je veux parler des essieux des boîtes à tourillons.

Je suis sûr que M. Benson est au courant de ces dispositifs électroniques qui ont été installés en certains points des lignes principales. La CTC a-t-elle pris des mesures pour installer ces dispositifs dans toutes les régions du Canada? Je ne sais pas si beaucoup le sont déjà. J'ai eu l'occasion d'examiner de près le fonctionnement de ces dispositifs, dans la région ouest du Manitoba.

Et je me demande si vous vous rendez compte de l'importance de ces dispositifs? Cheminot depuis 33 ans, j'essayais toujours de repérer ces boîtes à tourillons, le long de la voie, et, bien souvent, les conducteurs des trains ne nous regardaient même pas. Peut-être étaient-ils occupés à autre chose, mais il nous était impossible d'attirer leur attention sur ces boîtes à tourillons, surtout lorsque les trains roulent à 80 ou 90 milles à l'heure. Pour tous ceux qui travaillent à l'entretien des voies ferrées, ce dispositif est un dispositif de sécurité.

Monsieur Benson, je voudrais savoir si vous insistez auprès des sociétés de chemin de fer pour qu'elles installent ces dispositifs dans tout le Canada, dès que possible?

**M. Benson:** Il s'agit d'une question très précise à laquelle je ne puis répondre maintenant. Un rapport a été effectué sur le nombre d'accidents causés par ces boîtes à tourillons, et je pourrais vous obtenir cette information.

Récemment, nous avons constitué un comité consultatif de sécurité, présidé par la Commission, avec des représentants du Canadien national, du Canadien pacifique et des syndicats, afin de trouver des solutions pour améliorer la sécurité en chemin de fer. Je suis désolé de ne pouvoir répondre à cette question précise, mais je serais heureux de vous fournir les renseignements à une date ultérieure.



[Texte]

**Mr. Masniuk:** Mr. Benson, I would like to get back to something you had in your report about branch line abandonments, which is a great concern, especially in the western part of Canada. I must say that I was all for the freezing of what we call these unprotected branch lines. But I am very concerned, Mr. Chairman, about what has happened since they froze those branch lines. Again, I want to repeat, as one who has spent a considerable number of years maintaining and building track, that when they did freeze these lines they did not instruct the railroads that they still had to be maintained. I was glad Mr. MacRae brought up longer sections, lack of maintenance and why there are more accidents, and I would like to ask you Mr. Benson, if you are instructing the railroads in this regard. I am referring to these lines that are unprotected—they are frozen until '73—and I am sure you must be aware that since they were frozen practically no ballast has been supplied to maintain these tracks.

• 2125

To answer your question that you asked, Mr. Benson, all we have had are longer sections, less crew. What is going to happen if soon we do not take some action to maintain these tracks; at least good enough to operate that train safely?

**Mr. Benson:** With respect to protected branch lines that we subsidize 100 per cent incidentally ...

**Mr. Masniuk:** Unprotected branch lines: you do not subsidize them.

**Mr. Benson:** We end up subsidizing unprotected branch lines too as you well know through applications for abandonment; we still have to subsidize them until they proceed. Ultimately we would have to pay the subsidy on them. I am informed that generally we require the same standard of maintenance we require in other places. However, where a line is used very little I am informed that what happens there is the railway may say we will proceed over that line at reduced speeds. I have not examined every protected and unprotected branch line in Canada, but I am merely passing on to you the information that was given to me.

**Mr. Masniuk:** Mr. Benson I am very well aware that we reduce speeds. We reduce speeds from 35 miles an hour to 10 miles an hour. You are trying to tell me that you subsidize. I have a list of protected branch lines that you subsidize. For the unprotected branch lines, you have not paid a penny up to 1972.

What I am concerned about Mr. Chairman is the fact that last year for two straight months I had to close off a track and the farmers in my constituency could not get the grain out because either the CTC or the government did not instruct the railways to maintain those tracks at least to the point where it was safe to operate these trains even at 10 miles an hour. I was a foreman in charge of a branch line. I did not think it was safe and I had to stop those trains for two months until the roadbed dried up; then we got some help. This is my concern.

[Interprétation]

**M. Masniuk:** Monsieur Benson, je voudrais en revenir à une déclaration que vous avez faite dans votre rapport au sujet de l'abandon de certaines lignes principales; c'est une question qui me préoccupe beaucoup, et particulièrement pour la région Ouest du Canada. En fait, j'étais tout à fait d'accord pour que l'on abandonne ces lignes non protégées. Mais ce qui me préoccupe, monsieur le président, est ce qui s'est passé depuis qu'on a abandonné ces lignes. Je voudrais répéter, puisque j'ai passé de nombreuses années à entretenir et à construire des voies ferrées, que lorsque les sociétés de chemin de fer ont abandonné ces lignes, elles ne nous ont pas dit si nous devons continuer à les entretenir. Je suis content que M. MacRae ait soulevé la question du manque d'entretien, et de ses effets sur le nombre des accidents, et je voudrais savoir si votre Commission, monsieur Benson, donne des conseils aux sociétés de chemin de fer à ce sujet. Je veux parler de ces lignes qui ne sont pas protégées, et qui ne seront pas utilisées avant 1975, car,

vous le savez sans doute, depuis qu'elles ont été abandonnées, elles n'ont absolument pas été entretenues.

D'autre part, les équipes d'entretien, tout en étant chargées de secteurs plus importants, voyaient leur nombre diminuer. Que va-t-il se passer si nous ne prenons pas certaines mesures pour assurer l'entretien de ces voies, l'entretien minimum pour permettre à un train d'y rouler en toute sécurité?

**M. Benson:** En ce qui concerne les lignes protégées que nous subventionnons à 100 p. 100, eh bien ...

**M. Masniuk:** Par contre, les lignes non protégées, vous ne les subventionnez pas.

**M. Benson:** Nous avons fini par en subventionner quelques-unes; on me dit que nous exigeons, généralement, les mêmes normes d'entretien que celles que nous exigeons ailleurs. Toutefois, lorsqu'une ligne est très peu utilisée, la société de chemin de fer peut décider de réduire la vitesse sur cette ligne. Je n'ai pas examiné le cas de chaque ligne protégée et non protégée du Canada, je vous transmets simplement les informations qu'on m'a données.

**M. Masniuk:** Monsieur Benson, je sais très bien que l'on a décidé de réduire la vitesse de 35 milles à l'heure à 10 milles à l'heure. Vous essayez de me faire croire que vous subventionnez des lignes non protégées. Or j'ai une liste des lignes protégées que vous subventionnez, et par contre, pour les lignes non protégées, vous n'avez pas versé un seul sou jusqu'en 1972.

Ce qui me préoccupe également est que, l'année dernière, pendant deux mois, j'ai dû fermer une voie, alors que les fermiers de ma circonscription ne pouvaient pas expédier leurs céréales car ni la CTC ni le gouvernement n'avaient demandé aux sociétés de chemin de fer d'entretenir ces voies, au moins au minimum, pour que les trains puissent y rouler à 10 milles à l'heure. J'étais alors contre-maître, et j'avais la responsabilité d'une ligne principale. Par prudence, j'ai dû interrompre le passage de ces trains pendant deux mois jusqu'à ce que la voie ferrée soit remise en état. C'était ce que je voulais dire.

[Text]

**Mr. Benson:** If you have specific instances to bring to my attention on a specific branch line, I would be very pleased to look into it.

With respect to the unprotected branch lines the railways will have applied in most cases for abandonment of them. A decision has not been made as to whether they are economic or uneconomic because in the whole branch line business there has been no action in moving forward. If it is declared uneconomic at some time in the future then the railways pick up the subsidy on that particular branch line you were talking about.

If you are talking about specific instances of maintenance, I think I would very much appreciate it if you would indicate to me what branch lines you are talking about and what the conditions are. I will go to my people on the commission, I will go to the railways and find out what is going on.

**Mr. Masniuk:** I will name them right away. Mr. Chairman, I do not know how much time you are going to allow me.

**The Chairman:** You have another three minutes.

**Mr. Masniuk:** Fine. I am just going to pursue this a little further in the hopes I will get a chance to pursue this a little further at another time.

Mr. Chairman the thing that bothers me the most is this: you have made a study and it is too long to read here. It is a 56-page study on a particular branch line about the impact on the whole Interlake region. I do not know how much money it cost, but it is very comprehensive and it goes into great detail. What I am concerned about is that no action has been taken. How long the government or the CTC has had this study, I do not know. I got hold of it just last fall. The thing that bothers me is why do they not take some action now if this track is not economical—and it says so in the report—to build roads to help the farmer because it is going to be 60 miles to the nearest elevator; or tell the railroad maintain the track so at least we can run a train a month. We have to take some action. If they wait until 1975, as it says here, there will be no track left there, and this is of great concern to the people who live in my constituency.

• 2130

**Mr. Benson:** I consider this to be a pretty important matter, the matter of branch line abandonment. The government has made several pronouncements on it. As you know, we are not a policy-making body. There have been applications from the railways to abandon certain branch lines and they have not proceeded with these applications. I am talking about unprotected branch lines. We have no power to make people proceed with them. If the railways want to proceed with their applications in that regard, then we would have to consider very thoroughly whether or not a branch line should be removed, whether it is in the public interest to keep it there or not, this sort of thing. However, that question has not been brought to us. In the meantime, in the area of safety, for example, if you are saying that a branch line is not being maintained so that it is safe to travel on, if you bring specific questions to our attention I will be pleased to seek answers for you.

[Interpretation]

**M. Benson:** Si vous avez des cas précis à me communiquer sur une ligne principale particulière, je serais heureux de les examiner.

En ce qui concerne les lignes non protégées, les sociétés de chemin de fer ont, dans la plupart des cas, demandé de les abandonner. Il n'a pas été encore déterminé si c'était une question de rentabilité ou non. Si cette ligne s'avère non rentable, par la suite, alors les sociétés de chemin de fer recevront la subvention prévue dans ce cas, et dont vous parliez tout à l'heure.

Si vous voulez parler de cas précis en ce qui concerne l'entretien d'une voie, j'aimerais que vous m'indiquiez de quelle ligne il s'agit, et quelles sont les conditions. Je transmettrai alors ce cas à la commission, et aux sociétés de chemin de fer, afin d'essayer de résoudre cette question.

**M. Masniuk:** Je vais vous les donner immédiatement. Monsieur le président, combien de temps me laissez-vous encore?

**Le président:** Trois minutes.

**M. Masniuk:** Très bien. Je vais poursuivre sur cette question en espérant que j'aurai la chance d'y revenir plus tard.

Une question me préoccupe particulièrement: vous avez fait une étude qui est beaucoup trop longue pour la lire ici. Il s'agit d'une étude de 56 pages sur une ligne particulière, dans la région du lac Inter. Je ne sais pas combien elle a coûté, mais elle est très détaillée et très complète. Ce qui me préoccupe est qu'aucune mesure n'a été prise. Pourquoi le gouvernement ou la CTC a-t-il effectué cette étude, je n'en sais rien. J'en ai eu connaissance l'automne dernier. Je me demande pourquoi on ne prend pas des mesures immédiates puisque cette ligne n'est pas rentable, selon le rapport, et que l'on ne construit pas des routes pour aider les fermiers qui doivent, parfois, parcourir 60 milles pour se rendre au silo le plus proche; ou bien, pourquoi le gouvernement ne demande-t-il pas à la société de chemin de fer d'entretenir cette voie de façon à y faire passer, au moins, un train par mois. Il faut prendre des mesures. Si on attend jusqu'à 1975, comme le dit le rapport, il ne

restera plus rien de la voie. Et cela me préoccupe, ainsi que les habitants de ma circonscription.

**M. Benson:** La question de l'abandon des lignes de chemins de fer est une question très importante. Le gouvernement s'est prononcé plusieurs fois à ce sujet. Comme vous le savez, la Commission ne définit pas de politique. Les sociétés de chemins de fer ont déposé plusieurs demandes pour abandonner certaines lignes. Je vous parle de lignes non protégées. Nous n'obligeons personne. Si les sociétés de chemins de fer veulent abandonner certaines lignes, alors nous étudions leurs demandes de très près, afin de savoir si cette ligne doit être supprimée, ou s'il est dans l'intérêt du public de la maintenir. Toutefois, cette question n'a pas été portée à notre attention. En attendant, si vous prétendez que l'entretien d'une ligne ne répond pas aux normes de sécurité et, si vous me présentez des cas bien précis, alors je serai heureux d'examiner ces questions de plus près.



[Texte]

The general question of branch line abandonment, both the protected and unprotected branch lines and the rationalization of wheat shipments, is something that is really not in the ballpark of the commission; it is in the government's ballpark and the government has to deal with it. We are not a policy-making body, we are an administrative body and a court of record. We are there to carry out the policy as enunciated to the best of our ability. We cannot force people to bring cases forward and do this sort of thing unless they choose to do so.

**The Chairman:** Mr. Masniuk, I am sorry our time has expired. Mr. Rose.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Let him name the branch line.

**An hon. Member:** Put it on the record.

**Mr. Benson:** Drop me a note and I will be pleased to...

**Mr. Masniuk:** I am not afraid to put it on the record because I have worked on it for a long time. I can even tell you the date they applied. It was May 31, 1962, and it is Inwood sub, 80.89 miles.

**The Chairman:** All right, it is on the record now. Mr. Rose.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, I have a number of topics I would like to touch on. I perhaps do not have the background to deal with it in depth that...

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Rose.

**Mr. Benson:** Perhaps I might say that now that you have mentioned this I will look into the particular situation and show you the status vis-à-vis the Canadian Transport Commission.

I am sorry, Mr. Rose.

**Mr. Rose:** That is all right. I was just about to complete my sentence and say that while I probably cannot deal with these subjects in the depth that someone who has been working on the railway for 30 years like my predecessor can, but I will do my best.

Mr. Benson, you whetted my appetite when you told us in response to Mr. Carter's question that you are making a thorough study of the possibilities of reinstating rail service in Newfoundland.

**Mr. Benson:** No.

**Mr. Rose:** Did you not say that?

**Mr. Benson:** No, I said we were doing a study of transportation in the Newfoundland corridor. That is up through Newfoundland. Generally speaking, this is a study that the Ministry of Transport asked us to carry out, which they are entitled to do under the Transport Act. We are carrying out the study through consultants and we have proceeded along a couple of stages. I do not think we have the initial report, but it will be coming to us relatively soon and then we will proceed beyond that point.

**Mr. Rose:** Hypothetically, then, it could lead to the reinstatement of some rail service in Newfoundland in that particular corridor.

[Interprétation]

L'abandon des lignes, protégées et non, et la rationalisation du transport du blé ne font pas partie des attributions de la Commission; c'est au gouvernement d'en décider. Notre Commission ne définit pas cette politique, c'est un organe administratif et informatif. Notre rôle est d'appliquer, au mieux, la politique établie. Nous ne pouvons obliger personne.

**Le président:** Monsieur Masniuk, votre temps est terminé. Monsieur Rose.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Laissez-lui le temps de dire le nom de la ligne.

**Une voix:** Inscrivez cela aux dossiers.

**M. Benson:** Envoyez-moi un mot, et je serai heureux de...

**M. Masniuk:** Je n'ai pas peur que cela soit inscrit aux dossiers car je travaille sur cette question depuis très longtemps. Je pourrais même vous dire la date de la demande, c'était le 31 mai 1962, et il s'agit du tronçon Inwood, 80.89 milles.

**Le président:** D'accord, inscrivez cela aux dossiers. Monsieur Rose.

**M. Rose:** Monsieur le président, je voudrais aborder un certain nombre de questions. Je n'ai peut-être pas suffisamment de détails précis pour...

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Rose.

**M. Benson:** Maintenant que vous avez soulevé cette question, je vais examiner la situation de plus près.

Je suis désolé, monsieur Rose.

**M. Rose:** Je vous en prie. J'allais terminer ma phrase et dire que, même si je ne suis pas très bien informé sur cette question, en tout cas pas autant que l'orateur précédent qui travaille dans les chemins de fer depuis 30 ans; je vais essayer de faire de mon mieux.

Monsieur Benson, vous avez excité ma curiosité lorsque vous avez dit, en réponse à une question de M. Carter, que vous étudiez actuellement la possibilité de rétablir les services de chemins de fer à Terre-Neuve.

**M. Benson:** Non.

**M. Rose:** N'avez-vous pas dit cela?

**M. Benson:** Non, j'ai dit que nous faisons actuellement une étude sur les transports dans le couloir de Terre-Neuve. En gros, cette étude nous a été demandée par le ministre des Transports, ce qu'il a le droit de faire en vertu de la Loi sur les transports. En ce qui concerne cette étude, nous avons engagé un certain nombre de consultants, et avons franchi plusieurs étapes. Je ne pense pas que nous ayons déjà reçu le rapport initial, mais cela ne saurait tarder.

**M. Rose:** D'une façon hypothétique, cela pourrait conduire au rétablissement du service de chemins de fer à Terre-Neuve, dans cette région particulière.

[Text]

**Mr. Benson:** Mr. Rose, I really cannot hypothesize on something I have not seen.

**Mr. Rose:** The reason I asked the question, and I did not intend to, is that I was under the impression that it was because of a study by the CTC that the Newfie Bullet was abandoned in the first place.

**Mr. Benson:** I believe it was based on a decision of the CTC. This involved public hearings and it went on about...

**Mr. Rose:** This almost resembles the topic of discussion the last time we met, when we were going to have a second look at a decision that was made.

**Mr. Benson:** This is not a second look at a decision that was made. We were asked, I think it was last year, to carry out a study of transportation in the Newfoundland corridor. That does not necessarily mean a review of the decision that was made.

**Mr. Rose:** Thank you for clarifying that.

On page 13 of your annual report you say under "Other Railway Matters":

The commission noted an increased public awareness of environmental pollution.

More specifically, the commission worked with the appropriate government agency, carriers and shippers to resolve the coal dust pollution problem associated with the operation of coal trains through the lower mainland of British Columbia.

• 2135

This suggested that there is a solution there, and I find that difficult to reconcile with the fact that on April 3 the Dewdney-Alouette Regional District wrote to Mr. Rump, the Secretary of the Railway Transport Committee, suggesting that perhaps the solution was really water being sprayed on the coal and that it does not seem to meet the needs there. I will quote quickly from the letter:

In 1972 the Railway Transport Committee advised that a spray program for both loaded and empty trains was being instituted, and that modifications were to be undertaken in the method of loading. Please be advised that these measures have not effectively nor noticeably reduced the problem, particularly the empty cars. The spray program, although possibly of some effect within a short distance of the loading and unloading sites, soon deteriorates to the original dust problem.

I receive letters on this matter and people are very upset about this and it seems to me that some kind of caps or lids on these cars might be ordered by your commission. Have you considered that?

**Mr. Benson:** The paragraph you quoted from was more specifically the commission work with the appropriate government agency, carriers and shippers to resolve the dust pollution problem associated with the operation of coal trains through the lower mainland of British Columbia. Whether you ever get a problem resolved to everybody's satisfaction I sometimes doubt. If there are further actions that people think we should take, we are pleased to receive their representations and to look into the feasibility of doing this.

[Interpretation]

**M. Benson:** Monsieur Rose, je ne puis vous soutenir dans ce genre d'hypothèse.

**M. Rose:** J'ai posé cette question parce que j'avais l'impression que *Newfie Bullet* a été abandonné à la suite d'une étude de la CTC.

**M. Benson:** Cet abandon a été décrété à la suite d'une décision de la CTC. Nous avons alors organisé des audiences publiques, et...

**M. Rose:** Cela ressemble presque au genre de discussion que nous avons eues la dernière fois, alors que nous essayions de réexaminer la décision qui avait été prise.

**M. Benson:** Il ne s'agit pas de revoir la décision qui a été prise. On nous a demandé, je pense que c'était l'année dernière, d'effectuer une étude sur les transports dans le couloir de Terre-Neuve. Cela ne signifie pas que nous allons revoir notre décision.

**M. Rose:** Merci pour ces détails.

A la page 13 de votre rapport annuel, vous dites, sous la rubrique «Autres questions se rapportant aux chemins de fer»:

La commission a remarqué une sensibilisation accrue du public au problème de la pollution.

Plus particulièrement la Commission a contacté l'organisme gouvernemental concerné, les compagnies aériennes et les compagnies maritimes pour essayer de résoudre le problème de la pollution par le charbon, ce qui concernait également l'exploitation des trains à vapeur en Colombie-Britannique.

Cela laissait entendre qu'il y avait une solution et il me semble difficile à concilier avec le fait que le 3 avril, le district régional Dewdney-Alouette a écrit à M. Rump, le secrétaire du comité des transports par rail, suggérant que la solution serait peut-être de pulvériser de l'eau sur le charbon mais que cela ne semble pas suffire dans ce cas particulier. Je cite rapidement:

En 1972, le Comité des transports par rail a fait savoir qu'un programme de pulvérisation aussi bien des wagons chargés que des wagons vides avait été adopté et qu'on allait modifier le procédé de chargement. Veuillez noter que ces mesures n'ont pas résolu le problème, particulièrement dans le cas des wagons vides. Le programme de pulvérisation, bien que présentant peut-être une certaine efficacité approximative du site de chargement et de déchargement, laisse bien-tôt réapparaître le problème de la poussière.

Je reçois beaucoup de lettres à ce sujet et les gens sont très irrités il me semble que votre Commission pourrait ordonner de placer des couvercles ou des plafonds sur ces wagons. Avez-vous envisagé cette solution?

**M. Benson:** Il appartient plutôt aux organismes gouvernementaux concernés, aux transporteurs de résoudre le problème de la pollution par la poussière qu'entraîne le transport par rail du charbon sur la côte de la Colombie-Britannique. Je doute que l'on puisse jamais résoudre un problème à la satisfaction de tout le monde. Si les gens pensent que nous pourrions prendre d'autres mesures, nous serons toujours heureux de les entendre et d'étudier la possibilité de le faire.



[Texte]

**Mr. Rose:** I suggested, when I concluded my question just a second ago, if it was a question, that there has been an alternative suggestion and I ask you what the commission has done about this.

**Mr. Benson:** I am really sorry, Mr. Rose, I do not have any information with me at this moment. I will be glad to look into it with regard to the matter of capping the cars, as you suggested, in order to lessen the air pollution that may arise through dust. I will be glad to look into the suggestion that was made and find out what action the commission has taken and what the views of the commission are in this regard.

**Mr. Rose:** It is a particularly serious problem, especially in unloading areas of high wind and it is right on the water, and I get a number of complaints and have had on this.

**Mr. Benson:** I would never underestimate the problems of pollution, both air and water, and in other areas and I certainly do not underestimate this particular problem. I simply say to you that I do not know what the reply of the commission is at this point with regard to the specific suggestion you have made, but I will find out.

**Mr. Rose:** Turning to the general area of complaints, I have recent information that by and large in terms of safety the commission tends to respond to complaints but that it does not carry out regular inspections. If you look on page 24 of your first report, you will see, and I think you quoted it yourself:

Many of the matters that came before the Inquiry related to safety problems that have been troubling the North American railway industry for years.

Obviously your holding of a public inquiry will not produce solutions overnight.

Now it seems to me that if regular inspections, thorough, serious inspections, were carried out on all these matters such as these hotboxes, on the braking systems, on the detector fences—it is right in your own brief or in your own annual report. The slide detector fence in 1971 in which three men were killed in the Fraser Canyon—and I quote from your report—was out of service for several weeks. Now where were your inspectors?

**Mr. Benson:** You know our inspectors operate—I should indicate, for example, that our inspectors in 1972 inspected 60,000 freight cars and 5,000 motor units...

**Mr. Rose:** What inspectors?

**Mr. Benson:** Our inspectors, the commission inspectors—on the railways plus inspecting track and various other aspects of railway operation. One cannot expect in any inspection agency to have an inspector standing beside every rail tie. But we do believe that the program which has been developed in the commission is moving towards a more adequate and better inspection of the safety factors in rail operation.

• 2140

In addition to this, we have asked the railway unions and the two major railways to sit with us on an advisory committee and advise us how better we can inspect the railways on behalf of the employees, the passengers, the freight shippers and the other railway users in Canada, in order to promote safety. We have carried out a major safety inquiry.

[Interprétation]

**M. Rose:** Je vous ai dit il y a quelques secondes, qu'il y avait une autre solution et je vous ai demandé ce que la Commission avait fait à cet égard.

**M. Benson:** Je regrette, monsieur Rose, je ne dispose pas de ce renseignement. Je me ferai un plaisir de le rechercher et d'étudier si de fermer les wagons serait une solution au problème de la pollution de l'air par la poussière. Je vous ferai part des mesures que nous avons prises et de l'opinion de la commission à ce sujet.

**M. Rose:** C'est un problème grave, particulièrement dans les zones de déchargement exposées au vent et qui sont situées tout près de l'eau et je reçois un grand nombre de plaintes à ce sujet.

**M. Benson:** Je ne mésestime jamais les problèmes de pollution aussi bien de l'air que de l'eau, et je ne mésestime certainement pas ce problème particulier. Je dis simplement que je ne connais pas la réponse que la Commission a donnée à la suggestion que vous avez mentionnée, mais je vais m'en enquérir.

**M. Rose:** Pour revenir aux plaintes en général, il semble que la Commission réagisse généralement aux plaintes qu'on lui adresse mais qu'elle ne fait pas d'inspection de façon routinière. Si vous regardez la page 24 de votre premier rapport, vous verrez un passage que vous avez cité vous-mêmes:

...de nombreuses questions qui ont été soulevées à l'enquête ont trait à des problèmes de sécurité qui préoccupent l'industrie ferroviaire nord-américaine depuis de nombreuses années.

De toute évidence, votre enquête publique ne va pas donner de solution du jour au lendemain.

Il me semble que si on inspectait sérieusement et de façon routinière, les systèmes de freinage, les clôtures de détection, il y aurait moins d'accident. La clôture de détection des glissements de terrain dans le cas de l'accident du *Fraser Canyon* où trois hommes ont été tués était hors d'usage depuis plusieurs semaines et cela figure dans votre rapport. Que font donc vos inspecteurs?

**M. Benson:** Nos inspecteurs, par exemple, ont inspecté en 1972 60,000 wagons et 5,000 unités motrices...

**M. Rose:** Quels inspecteurs?

**M. Benson:** Les inspecteurs de la Commission, ils inspectent en outre les rails, et divers autres équipements ferroviaires. On ne peut pas s'attendre à voir un inspecteur en fonction à côté de chaque joint de rail. Mais de fait nous croyons que le programme que la Commission a mis sur pied nous amènera à surveiller plus adéquatement les facteurs de sécurité dans le domaine de l'exploitation ferroviaire.

De plus, nous avons demandé aux syndicats et aux deux principales compagnies ferroviaires de former avec nous un comité consultatif et de nous conseiller sur la meilleure façon d'inspecter les chemins de fer au nom des employés, des passagers, des expéditeurs de fret et des autres usagers des services ferroviaires au Canada, afin de promouvoir une plus grande sécurité. Nous avons mené une importante enquête sur la sécurité.

[Text]

**Mr. Rose:** From the information I have received about the matter I raised the other day when you were here, the reduction from the three-man to the two-man crew, and the inspections in that regard, it seems that there really was not any method by which there was a monitoring of whether or not there was a problem of safety in a particular yard or on a particular job.

**Mr. Benson:** I am informed that the reduction from three-man to two-man crews was based upon an examination by our officials and the agreement of the railways and the unions that, over a period of years, they would move from three-man to two-man crews. But one of the things that one finds, and that I have found, since I have been Chairman of the Canadian Transport Commission, is that sometimes railway employees in particular areas do not agree with the agreements that their unions have made. But that is not really the fault of the commission: that is the fault of the union organization. If you come to us . . .

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, with the greatest respect in the world, if I agree with somebody else to jump off the bridge, that does not mean a policeman is not going to stop me. It seems to me that if, in the opinion of the commission, this is an unsafe kind of operation, regardless of who agrees to what, and the commission is not monitoring this thing, then it is derelict in its duty.

**Mr. Benson:** But we did not reach that conclusion, Mr. Rose, that it was an unsafe operation. You may have, but we did not.

**Mr. Rose:** I assert, Mr. Benson . . .

**Mr. Benson:** We did not reach that conclusion that there was an unsafe operation. I had this particular matter brought to me recently, with respect to the training of engineers and the training course they were going through. They were moving on to trains in British Columbia and the union in British Columbia did not agree with the national union.

Our people thought it was safe; the railways thought it was safe; the safety committee, consisting of the railways and the unions, thought it was safe. So whose word am I to take? I have to take the word of the people in my commission who are investigating on the spot what is happening on the training program; and if they say it is safe, then beyond that the railways say it is safe, and the unions say it is safe, whose word do I take—theirs or a particular group of people who say it is unsafe?

**The Chairman:** One more question, Mr. Rose, because of the time limit.

**Mr. Rose:** I am suggesting an independent regulatory body and on-the-site inspections of safety within various jobs and various years. The Gimli thing is a red herring; you are using that as an analogy. I understand that and I do not object to it; but I am suggesting that perhaps it would be better, on some of these jobs, to have an inspec-

[Interpretation]

**M. Rose:** D'après les renseignements que j'ai reçus au sujet de la question que j'ai soulevée l'autre jour lorsque vous étiez ici présent, au sujet des équipes composées désormais de deux hommes au lieu de trois et des inspections nécessaires à cet égard, il semble qu'il n'y ait pas réellement de méthode qui nous permette de juger si vraiment il y a un problème de sécurité dans une station de chemin de fer en particulier ou pour un emploi précis.

**M. Benson:** On me dit que le fait de n'avoir maintenant que deux hommes par équipe est fondé sur un examen de nos fonctionnaires et ratifié par une entente entre les sociétés de chemins de fer et leurs syndicats à l'effet que, durant une certaine période les équipes ne comporteront plus que deux hommes au lieu de trois. Mais l'une des choses que l'on constate et que j'ai moi-même constatée depuis que je suis président de la Commission canadienne des transports, c'est que parfois les employés des chemins de fer dans des régions en particulier ne sont pas d'accord avec les ententes signées par leur syndicat. Mais ce n'est pas réellement la faute de la Commission. Le blâme doit être porté par les syndicats. Si vous vous adressez à nous . . .

**M. Rose:** Monsieur le président, sauf le respect que je vous dois, si je suis d'accord avec quelqu'un d'autre pour enjambrer un pont et tenter de me suicider cela ne veut pas dire que le policier n'essaiera pas de m'en empêcher. Il me semble que, si de l'avis de la Commission, ce genre d'opération n'est pas assez sûr, indépendamment des ententes qu'on a pu faire au préalable, et si la Commission prend le temps de bien jauger la situation, alors elle faillit à sa tâche.

**M. Benson:** Mais nous n'avons pas conclu, monsieur Rose, que c'était là une opération qui manquait de sécurité. Il se peut que vous ayez eu cette idée-là, mais non pas nous.

**M. Rose:** J'affirme, monsieur Benson . . .

**M. Benson:** Nous n'avons pas conclu qu'il s'agissait là d'une opération dangereuse. Récemment, j'ai obtenu des renseignements au sujet de la formation des ingénieurs et des cours de formation qu'ils devaient suivre. On s'est occupé ensuite de la question des chemins de fer et à cet endroit on n'était pas d'accord avec le syndicat national.

Nos fonctionnaires croyaient qu'on satisfaisait aux normes de sécurité; les chemins de fer ainsi que le comité de sécurité composé des représentants des chemins de fer et de leurs syndicats croyaient tous qu'il n'y avait pas de danger. Alors à qui me fier? Il faut que je tienne compte des fonctionnaires au sein de ma Commission qui font enquête sur place pour voir ce qu'il advient du programme de formation; si ces fonctionnaires disent qu'il n'y a pas de danger et si les représentants des chemins de fer le disent également et si leur syndicat le confirme, à qui me fier sinon à leur parole plutôt qu'à un groupe qui déclare que c'est dangereux?

**Le président:** Une seule autre question monsieur Rose à cause de la limite de temps.

**M. Rose:** Je propose que l'on forme un organisme de réglementation indépendant et que l'on effectue des inspections sur place pour voir si les normes de sécurité sont respectées dans divers emplois et diverses gares de chemin de fer. Le cas «Gimli» est là simplement pour nous dérouter; vous l'utilisez simplement comme analogie. Je com-



[Texte]

tor, if you like, move around from time to time and inform the commission.

That is not a question.

**Mr. Benson:** No, it is a statement.

**Mr. Rose:** Yes.

**Mr. Benson:** Do you want a comment?

**Mr. Rose:** No, I want to ask another question.

**The Chairman:** I am sorry, Mr. Rose, but, as much as I agree with you, you are a couple of minutes over your time. If Mr. Benson would like to comment very briefly, however, I will not object.

**Mr. Benson:** Mr. Rose, whenever people think that we are not operating efficiently to protect the safety of people on the railroads, if they will bring it to my attention, I will look into it. Beyond that, we have a general program with regard to railway safety which I think is improving, and I hope it gets a lot better.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Forrestall.

• 2145

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I want to stay in this same general area of safety and accidents but I want to approach it from a slightly broader viewpoint. I only have one question which I will preface with a couple of remarks and then we can pass on to someone else.

Mr. Chairman, "accidents arising in all modes of transportation in Canada" from pipeline transportation, ships, interprovincial carriers, planes, trains—the whole broad reach has been sadly and long neglected. The commission has an ad hoc approach and has placed some emphasis in recent times on the question of rail safety, transportation safety from the point of view of the railways, but it does not go far enough. The problem, it seems to me, lies and has always lain—and it is in this area that I will pose my question—with accidents that arise in part or in whole out of regulations made by regulatory bodies such as the CTC, sometimes accidents arising out of infringements of regulations, failure of the regulatory body to fully satisfy themselves that the regulations are being enforced, and indeed, in a practical sense, are workable and safe. Decisions can be made by regulatory bodies or supporting bodies of regulatory bodies indicating safe procedures when, in fact, they may or may not be.

Could you make a general comment with respect to what appears to me to be a conflict of interest when a regulatory body has to exercise some jurisdiction, give evidence, for example, or take evidence, in an accident that arises out of those very regulations? First of all, is there not a conflict here? Is it perhaps not time that there was established in Canada, once and for all, an independent commission of inquiry covering all transportation accidents, qualified judicial bodies, courts of record, that would have the responsibility, primarily, of deciding whether or not investigations should be carried out by the

[Interprétation]

prends cela et je ne m'y oppose pas; mais je prétends qu'il vaudrait mieux que certains de ces emplois soient inspectés par quelqu'un qui de temps en temps ferait rapport à la Commission.

Ce n'est pas là une question.

**M. Benson:** Non, c'est une déclaration.

**M. Rose:** Oui.

**M. Benson:** Voulez-vous avoir mon commentaire?

**M. Rose:** Non, je veux poser une autre question.

**Le président:** Je regrette, monsieur Rose, mais bien que je sois d'accord avec vous, vous avez dépassé votre temps de parole d'au moins deux minutes. Si M. Benson veut apporter quelques commentaires, bref, je ne m'y oppose pas.

**M. Benson:** Monsieur Rose, si les personnes qui prétendent que nous n'assurons pas assez la sécurité des gens sur les chemins de fer portaient ce fait à mon attention, j'étudierais la question. Par ailleurs, nous avons établi le programme d'ensemble pour ce qui est de la sécurité en chemin de fer qui s'améliore de jour en jour et qui, je l'espère, s'améliorera encore.

**Le président:** Merci.

Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je m'en tiendrai à la question de la sécurité et des accidents, mais j'aimerais aborder ce problème d'un point de vue plus vaste. Je n'ai qu'une question que je ferai précéder de quelques remarques; vous pourrez ensuite accorder la parole à quelqu'un d'autre.

Monsieur le président, les accidents qui surviennent dans tous les modes de transport au Canada, à partir du transport par oléoduc, par bateau, par transporteur interprovincial, par avion, par train, est un sujet qui malheureusement a été beaucoup trop longtemps négligé. La Commission a abordé le problème de façon ad hoc et récemment a mis l'accent sur la question de la sécurité ferroviaire, de la sécurité des transports du point de vue des compagnies de chemins de fer, mais elle n'a pas encore été assez loin. A mon avis, le problème a toujours découlé—et c'est précisément à ce sujet que je veux poser ma question—du fait que les accidents proviennent en partie ou dans leur ensemble à la suite de règlements émis par des organismes de réglementation tels que la CCT; parfois les accidents surviennent à la suite d'infractions aux règlements ou parce que l'organisme de réglementation ne s'assure pas que les règlements soient bien observés et, en partique, que ces règlements puissent assurer la sécurité des usagers. Les décisions peuvent être prises par des organismes de réglementation ou par des organismes qui leur sont subordonnés pour indiquer les procédures de sécurité lorsque, de fait, il se peut que ces procédures assurent ou n'assurent pas la sécurité des usagers.

Pourriez-vous faire un commentaire d'ordre général sur ce qui me semble être un conflit d'intérêts quand un organisme de réglementation doit exercer certains pouvoirs, donner des témoignages, par exemple, ou recevoir des témoignages, lorsque survient un accident qui découle justement de ces règlements? Tout d'abord n'y a-t-il pas conflit là? N'est-il pas temps qu'il y ait au Canada, une fois pour toutes, une commission indépendante d'enquête qui aurait juridiction sur tous les accidents survenus dans des modes de transport, c'est-à-dire un organisme d'ordre juridique qualifié, des cours d'archives, qui auraient la res-

## [Text]

air safety people or by the rail safety people, or bus safety people, or whatever, but making the primary decision whether or not the public interest is best served by the commission's itself carrying out the investigation? Such a commission would have not only the right but the responsibility and the authority to make recommendations in the most forceful manner possible to governments, at all levels if you will, but certainly to the federal government, with respect to regulations and this whole review.

**Mr. Benson:** Yes. First of all, you have hit upon a very difficult problem. The Canadian Transportation Commission is responsible for rail safety. The Ministry of Transport is responsible for water safety and for air safety in Canada. With respect to rail safety, the Canadian Transportation Commission first of all carries out a general inspection. Now, one can argue on any sort of basis whether or not the system of inspection is adequate. I do not think it has been proven inadequate.

Secondly, the question . . .

**Mr. Forrestall:** Let us deal more narrowly with the conflict of interest.

**Mr. Benson:** Let us deal more narrowly with a particular accident that occurs on a railway. Under the Railway Act, we have very wide powers to require information and to hold hearings. Indeed, we are going to hold public hearings in Quebec very soon with regard to a particular derailment and accidents that occur there.

I do not think the commission per se, acts in a partisan way whatsoever. Our duty, in the area of safety, is to protect the public interest with respect to rail safety as best we can. People can argue whether you had another commission doing this or somebody else doing this, whether or not you are doing your job adequately. But, I would say, my experience with the commission, which is only a four- or five-month period, is that in the area of rural safety our people are not soft on the railroads. They are not soft on anybody.

• 2150

**Mr. Forrestall:** Except yourselves. You make the regulations. How can you, without a conflict, make a value judgment with respect to an accident that very directly involves one of the very regulations you made. Who is going to be blamed? Are you going to blame the regulation or are you going to blame an individual?

**Mr. Benson:** If you take a look at the report on railway safety, the ones that have come out and the ones that are going to be completed, I do not think it was the regulations that were at fault.

**Mr. Forrestall:** I can quote you chapter and verse throughout the whole spectre and you know where regulations have been brought into question in hearings.

## [Interpretation]

ponsabilité premièrement de décider si des enquêtes devraient être menées par les personnes qui s'occupent de sécurité aérienne ou de sécurité en chemins de fer, en autobus ou quoi que ce soit; ces organismes devraient avoir l'autorité pour décider en tout premier lieu si l'intérêt public est mieux servi par la Commission lorsque celle-ci fait enquête. Une telle commission aurait non seulement le droit, mais encore la responsabilité et l'autorité de présenter des instances avec le plus d'énergie possible auprès des gouvernements à tous les niveaux mais certainement auprès du gouvernement fédéral pour ce qui du règlement à suivre et de toute l'enquête dans son ensemble.

**M. Benson:** Oui. Tout d'abord, vous vous attaquez là à un problème assez complexe. La Commission canadienne des transports est mandatée pour s'occuper de la sécurité en chemins de fer. Le ministère des Transports est responsable de la sécurité sur les divers cours d'eau et de la sécurité aérienne au Canada. Pour ce qui est de la sécurité en chemins de fer la Commission canadienne des transports a tout d'abord l'autorité pour mener une inspection générale. Par ailleurs on peut d'une façon ou d'une autre prétendre que le système d'inspection est ou n'est pas adéquat. Jusqu'à maintenant rien ne prouve qu'il n'est pas adéquat.

Deuxièmement, la question . . .

**M. Forrestall:** Tenons-nous-en plutôt au conflit d'intérêt.

**M. Benson:** Pourquoi ne pas discuter alors justement d'un accident en particulier qui s'est produit en chemins de fer. En vertu de la Loi sur les chemins de fer nationaux nous avons de très vastes pouvoirs lorsqu'il s'agit d'obtenir des renseignements et de tenir des audiences. De fait nous aurons des audiences publiques à Québec très bientôt pour étudier un déraillement en particulier et le accidents qui se produisent à cet endroit.

Je ne crois pas que la Commission, en soi, agisse de façon partisane. Notre devoir, dans le domaine de la sécurité, est de protéger l'intérêt public et d'assurer la meilleure sécurité possible en chemins de fer. Certaines gens pourraient prétendre qu'il y a une autre commission qui s'occupe de cela ou qu'il y a quelqu'un d'autre que vous accomplissiez votre travail adéquatement ou non. Mais je dirais, d'après mon expérience avec la commission qui ne date que de 3 ou 4 mois que dans le domaine de la sécurité dans les campagnes, les gens en général ne sont pas indul-

gents vis-à-vis les employés de chemin de fer; de fait, ils n'ont aucune indulgence envers qui que ce soit.

**M. Forrestall:** Sauf vous-même. C'est vous qui faites les règlements. Comment pouvez-vous sans qu'il y ait conflit, poser un jugement de valeur, lorsque survient un accident à cause justement d'un règlement que vous venez d'établir. Qui doit en porter le blâme? Allez-vous blâmer le règlement ou l'individu en question?

**M. Benson:** Si vous jetez un coup d'œil sur le rapport sur la sécurité ferroviaire, tous les rapports qui sont déjà publiés et ceux qui le seront, on ne peut dire que c'est à cause de cela qu'il y a eu des accidents.

**M. Forrestall:** Je pourrais vous citer de mémoire littéralement le paragraphe et la ligne où il est clairement indiqué que le règlement est mis en question lors de la tenue d'audiences publiques.



[Texte]

**Mr. Benson:** Of course, regulations should be brought into question in hearings and then you change the regulations and you make them more strict. That is the purpose of hearings. It is not to avoid your responsibility but it is to define more clearly your responsibility and find better ways of accomplishing the end that, I am sure, all the members of this committee want, where we have the safest possible efficient railway operation in Canada.

**Mr. Forrestall:** What you are saying to me, in effect, is that there is no conflict when the regulatory body investigates accidents under regulations set by itself.

**Mr. Benson:** No, because I think the regulatory body, if they hold public hearings, which occur in major accidents where there is a lot involved, will reflect upon the commission. If the regulations are wrong. Then it is the duty of the regulatory body to change the regulations.

**Mr. Forrestall:** There is evidence of this in transportation accident investigations. There are all kinds of it on the public record and if you could only get at the private stuff, we could probably find a lot. However, it is this very narrow area. I just wonder whether or not the commission would not be better served and the public interest better protected were the responsibility for investigation of an accident removed, totally and completely, from the regulatory body. I wonder, frankly, if in the interests of the CTC you would not agree with me that you would be better served if you did not have to investigate accidents under your own jurisdiction.

**Mr. Benson:** I would like to think about this particular matter but my view is that when a hearing is held with regard to a railway accident which we have the responsibility to regulate, this is a public hearing and it is, also, a court of record when it occurs. Everybody who appears, including any inspector or anybody else appearing under oath and they are appearing before commissioners who are appointed for a fixed term are, thus, to some degree—and to the same degree as judges—independent, both of the people who work for the commission and the public generally. I think all the evidence necessary can be provided in that particular area. However, I would like to think through the whole problem further when you apply it to all modes of transportation.

**Mr. Forrestall:** I wish you would. I wish you would use your authority to conduct one of these special studies that the CTC does so well on.

**Mr. Benson:** We are in the midst of one.

**The Chairman:** Let us leave it at that, now, Mr. Forrestall. Mr. McKenzie is the next questioner I have.

[Interprétation]

**M. Benson:** Bien sûr, les règlements promulgués peuvent être mis en doute lors d'audiences et alors, il s'agit de changer le règlement et de le rendre encore plus strict. Voilà l'objectif que nous nous proposons lors de ces audiences. Il ne s'agit pas d'éviter de prendre nos responsabilités mais plutôt de définir clairement ces responsabilités afin de trouver de meilleurs moyens de réaliser l'objectif, que, je suis certain, tous les membres du Comité désirent, c'est-à-dire d'instaurer des normes de sécurité les meilleures dans l'exploitation de nos chemins de fer nationaux.

**M. Forrestall:** De fait, vous voulez dire qu'il n'y a pas de conflit lorsqu'un organisme de réglementation fait enquête sur des accidents survenus à cause du règlement lui-même.

**M. Benson:** Non, car je crois que l'organisme de réglementation, lorsqu'il tient des audiences publiques, lorsqu'il survient des accidents graves où beaucoup de gens sont impliqués, indiquera à la Commission si le règlement est fautif. C'est alors qu'incombe à l'organisme de réglementation de changer ledit règlement.

**M. Forrestall:** On le constate justement lors d'enquêtes sur des accidents de transport. Il y en a toutes sortes qui sont de notariété publique et si l'on pouvait jeter un coup d'oeil sur des documents confidentiels, on en trouverait beaucoup. Toutefois, le sujet dont je parle ne se limite qu'à quelques cas seulement. Je me demande si la Commission ne servirait pas mieux l'intérêt public, ne se protégerait pas davantage, si la responsabilité de mener une enquête sur un accident, ne reposait pas totalement et complètement entre les mains d'un organisme de réglementation. Je me demande à vrai dire, si dans l'intérêt de la CCT vous ne seriez pas d'accord avec moi pour dire que votre Commission tirerait profit du fait que vous n'auriez pas à faire enquêtes sur les accidents vous-même.

**M. Benson:** J'aimerais avoir le loisir de réfléchir à cette affaire en particulier mais je suis d'avis que lorsqu'une audience est tenue en regard d'un accident de chemin de fer, où nous devons prendre une décision conformément au règlement, c'est là à la fois une audience publique, mais aussi une cour d'archive. Toute personne qui comparaît y compris tout inspecteur ou quiconque comparaît devant un tel tribunal sous serment, comparaît devant des commissaires qui sont nommés pour une période de temps fixe et par conséquent qui sont—au même niveau que les juges—indépendants, tant vis-à-vis les personnes qui font partie de la Commission et du public en général. Je pense que l'on pourrait vous en fournir toutes les preuves pour ce domaine en particulier. Toutefois, j'aimerais étudier et approfondir de nouveau tout l'ensemble de ce problème lorsqu'il s'agit d'appliquer ces normes à tous les modes de transport qui soient.

**M. Forrestall:** J'aimerais bien que vous le fassiez. J'aimerais aussi que vous vous serviez de votre autorité pour mener une de ces enquêtes spéciales dont la CCT a le secret.

**M. Benson:** Nous sommes justement en train d'en faire une.

**Le président:** Tenons-nous-en à cette réponse, pour le moment, monsieur Forrestall. J'accorde maintenant la parole à M. McKenzie.

[Text]

**Mr. McKenzie:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Guay has covered most of my questions. I cannot emphasize too strongly the importance of a Canadian air line being granted air routes to the United States from Winnipeg. Where do the bilateral talks stand now, Mr. Benson?

**Mr. Benson:** As I have indicated to the committee, the basic responsibility for bilateral negotiations is the government, not the Canadian Transport Commission. We are advisers because we have the expertise and we know the economic effects—I am talking of dollars and cents and revenue—of something being granted, something else not being granted, something given, what the effects will be on various air carriers. The negotiations with the United States have been going on for quite a long time. The last meeting was, I think, a few weeks ago in Washington. I understand these negotiations are to be continued. Beyond that, I cannot indicate the Government of Canada's position, other than that representations from Western Canada for connections with the United States which have been made to the commission—rightly or wrongly—have been passed on to the government and to the people who are actively involved in the negotiations.

• 2155

**Mr. McKenzie:** Are the negotiations the same ones that we have had for the last number of years, or is it a new team?

**Mr. Benson:** That is a question you would properly address to the Minister of Transport.

**Mr. McKenzie:** One further comment: groups who want to charter a flight to cities like Los Angeles at present, on many occasions, have to take a bus to Grand Forks, North Dakota, before they can get a charter flight. That seems rather ridiculous for a . . .

**Mr. Benson:** Mr. Mazankowski, you know as well as I do that the charters between Canada and the United States are not covered by ABC. We have had difficulty negotiating charter regulations between the United States and Canada during the bilateral negotiations. This is one of the items that is being discussed. I really cannot say more than that, except that the negotiating committee, as far as I know from the information we have provided them, is very conscious of what you have indicated.

**Mr. McKenzie:** I just received a letter on one group, and all the problems it has had with its charter. I think I should forward to you for your information. I am also forwarding it to Mr. Marchand. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Beatty.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Thank you, Mr. Chairman. I should like to talk, also, about the question of railway service in Canada—the discontinuance of railway lines, particularly in southwestern Ontario, where a couple of years ago, the CTC allowed the discontinuance of railway service over several hundred miles of track.

[Interpretation]

**M. McKenzie:** Merci, monsieur le président. M. Guay a posé la plupart des questions que j'avais à l'esprit. Je ne peux trop mettre l'accent sur l'importance d'une ligne aérienne canadienne qui aurait le droit de se rendre aux États-Unis à partir de Winnipeg. Où en sont donc les consultations bilatérales à ce sujet, monsieur Benson?

**M. Benson:** Comme je l'ai déjà indiqué aux membres du Comité, c'est le gouvernement lui-même qui est chargé de négociations bilatérales et non pas la Commission canadienne des transports. Nous ne sommes que des conseillers car nous avons les experts qu'il faut et nous connaissons à l'avance les répercussions économiques—je veux parler ici en dollars et cents—du fait d'accorder quelque chose ou de ne pas l'accorder, du fait de donner quelque chose et des répercussions que cela aurait sur les diverses compagnies aériennes. Les négociations avec les États-Unis se poursuivent depuis assez longtemps. La dernière réunion si je ne m'abuse s'est tenue il y a quelques semaines à Washington. On me dit que ces négociations doivent se poursuivre. Au-delà de ce je viens de dire, je ne peux vous faire part de la position du gouvernement canadien si ce n'est que des instances ont été présentées par les provinces de l'Ouest canadien pour pouvoir établir un service aérien

direct avec les États-Unis et que ces instances qui ont été faites auprès de la Commission à tort ou à raison ont été formulées également auprès du gouvernement et des personnes qui s'occupent actuellement de ces négociations.

**M. McKenzie:** Les négociateurs sont-ils les mêmes que les quelques dernières années ou s'agit-il d'une nouvelle équipe?

**M. Benson:** C'est une question que vous devriez adresser au ministre des Transports.

**M. McKenzie:** J'ai un autre commentaire à faire. Les groupes de personnes qui désirent nolisier un avion en direction de Los Angeles à l'heure actuelle, à plusieurs occasions, ont dû prendre un autobus à Grand Forks dans le Nord Dakota, avant de pouvoir obtenir un avion. Cela me semble assez ridicule pour . . .

**M. Benson:** Monsieur Mazankowski, vous savez tout aussi bien que moi que les avions nolisés entre le Canada et les États-Unis ne relèvent pas de l'accord conclu entre les États-Unis, l'Angleterre et le Canada. Et nous avons eu de la difficulté à négocier des règlements concernant les avions nolisés entre les États-Unis et le Canada au cours des négociations bilatérales. C'est l'un des sujets dont on a discuté. Je ne puis en dire plus long, sauf pour le fait que le Comité des négociations, en autant que je sache et d'après les renseignements qui leur sont fournis, connaît bien la situation dont vous venez de parler.

**M. McKenzie:** Je viens justement de recevoir une lettre d'un certain groupe de personnes au sujet de tous les problèmes rencontrés lorsqu'il s'agissait de nolisier les avions. Je crois que je devrais vous l'envoyer à titre de renseignement et j'ai l'intention d'en envoyer une copie également à M. Marchand. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Beatty.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Merci, monsieur le président. J'aimerais aussi parler de la question des services ferroviaires au Canada, de la cessation de certaines lignes de chemin de fer, particulièrement dans le Sud-Ouest de l'Ontario où il y a quelques années déjà la Société a approuvé la cessation des services de chemin de fer sur un parcours de plusieurs centaines de milles.



## [Texte]

This Committee has taken the position that the government should immediately reinstate railway service along those lines, until such time as an adequate study can be made to determine what the totality of transportation needs are for people in that area. Is the CTC at present doing a study on the totality of transportation needs of people in southwestern Ontario?

**Mr. Benson:** We are. I shall correct the next time I am here, if I am wrong in this. Since the time of the abandonment we have been carrying out a study in that particular area. I have been asked by the Ministry of Transport to do this, and we are working on it.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Who is carrying this out? Have you let out a contract to consultants? What are their terms in the planning that is taking place?

**Mr. Benson:** The work to date has been done within the commission. We intend to retain a consultant. We have not retained one at this point.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** When will this study be completed, Mr. Benson?

**Mr. Benson:** In six months.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Will it be made public immediately, or will it be ...

**Mr. Benson:** We make a study. We shall submit it to the Ministry of Transport; we are asked by the Ministry of Transport to do this. Then you have to deal with the Minister of Transport as to the publication of the study. That is not our responsibility.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Am I correct in assuming that it is the government's policy, Mr. Benson, not to do anything with regard to the rail service in southwestern Ontario until they have your report? Including acting on the report of this Committee, which was presented last June?

**Mr. Benson:** My responsibility is not government policy, in this regard. It is to carry out the work that is requested by the government which ...

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** You have no knowledge of what the government will do with the report? Or whether or not ...

**Mr. Benson:** That is a question that should be addressed to the Minister of Transport.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** I hope to have the opportunity to do that, Mr. Benson.

Are you yourself, or your officials in the work they have done to date, satisfied that the bus service available in that part of the province is an adequate substitute for the previous railway service?

**Mr. Benson:** I could not answer that question until I have seen the results of the study.

## [Interprétation]

Le Comité estime que le gouvernement devrait immédiatement installer des nouveaux services ferroviaires sur ces parcours jusqu'au moment où une étude approfondie serait faite afin de déterminer les besoins de transport dans cette région. La Société à l'heure actuelle fait-elle une étude sur l'ensemble des besoins en matière de transport pour les gens qui habitent au Sud-Ouest de l'Ontario?

**M. Benson:** Oui, nous le faisons. Je serai plus précis à ce sujet la prochaine fois que je viendrai et je vous dirai si je suis dans l'erreur. Depuis la cessation de ce service, nous avons mené une enquête dans cette région en particulier. C'est le ministère des Transports lui-même qui m'a demandé de le faire et nous sommes en train de travailler.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Qui s'occupe précisément de cette enquête? Avez-vous recourus à des experts-conseil? Quelles sont les conditions qu'ils exigent pour ce qui est de la planification?

**M. Benson:** Le travail jusqu'à maintenant se fait au sein de la Commission même. Nous avons l'intention de retenir les services d'un expert-conseil. Nous ne l'avons pas encore fait.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Quand cette étude sera-t-elle terminée, monsieur Benson?

**M. Benson:** Dans six mois.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Les résultats seront-ils rendus publics immédiatement ou est-ce que ce sera ...

**M. Benson:** Nous sommes en train de faire une étude. Nous la présenterons au ministère des Transports; c'est le ministère lui-même qui nous demande de la faire. Puis nous devons nous adresser au ministre des Transports pour la date où cette étude doit être publiée. Cela ne relève pas de notre mandat.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Le gouvernement a-t-il pour politique, monsieur Benson, de ne rien faire pour ce qui est du service ferroviaire dans le Sud-Ouest de l'Ontario jusqu'à ce que vous ayez obtenu le rapport dont vous parlez? Allez-vous prendre des mesures découlant du rapport du Comité qui a été présenté en juin dernier?

**M. Benson:** A cet égard, mon mandat ne tient pas compte des politiques gouvernementales. J'ai pour responsabilité de mener à bien les enquêtes qui me sont demandées par le gouvernement ...

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Vous n'avez aucune connaissance de ce que le gouvernement fera de ce rapport? Ou bien s'il ...

**M. Benson:** C'est une question que vous devriez adresser au ministre des Transports.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** J'espère en avoir l'occasion, monsieur Benson.

Vous-même ou vos fonctionnaires, compte tenu des travaux que vous avez entrepris jusqu'à maintenant, êtes-vous satisfaits de voir que le service d'autobus remplace adéquatement les services ferroviaires qui existaient auparavant?

**M. Benson:** Je ne peux répondre à votre question avant d'avoir obtenu les résultats de cette étude.

[Text]

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Is there here one of your officials responsible for, and engaged in, the study?

**Mr. Benson:** The bus service is a provincial matter. I do not think, where we are carrying out a study at the request of the Ministry of Transport, it is fair to ask me to have foregone conclusions.

• 2200

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** It is not a foregone conclusion, sir. I am asking whether or not you feel that the bus service there is adequate. Has the evidence which has been presented to you by the committee which is doing this work suggested the bus service is adequate? It is not a foregone conclusion.

**Mr. Benson:** The report has not been presented to me at this point.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** May I question the official in charge? Is he available for questioning?

**Mr. Benson:** Yes, of course, but I do not think he can give you any more definitive answer than that.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** I think you have just about guaranteed that...

**Mr. Benson:** I am certainly not going to be put in the position, nor is the commission going to be put in the position of commenting before a report has been prepared and considered by the commission for presentation to the Minister of Transport.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** When these lines were discontinued was it not one of the criteria considered by the CTC of whether or not bus service would be adequate as a replacement for rail passenger service in that area?

**Mr. Benson:** I would have to refer you to the decision of the commission at that time.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** You are not incriminating yourself.

**Mr. Benson:** No. I cannot second guess a decision that was made by a group of commissioners forming a committee at a particular time. The commission is a court of record. When they make a decision, the reasoning for the decision is within that decision.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Surely, would it not be a matter of procedure that the Railway Transportation Committee of the CTC when they were looking at this matter would have to consider what services would be available for the people of the area if they discontinued the rail service there?

**Mr. Benson:** I will send you a copy of the decision.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** In other words, it was one of the criteria.

[Interpretation]

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Y a-t-il, ici présent, l'un de vos fonctionnaires qui serait responsable de cette étude ou qui connaîtrait bien la question?

**M. Benson:** Les services d'autobus relèvent de la province. Je crois qu'il est préférable de ne pas me demander des conclusions préconçues alors même que nous sommes en train de poursuivre une étude à la demande du ministère des Transports.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Il ne s'agit pas d'une conclusion décidée d'avance, monsieur. Je demande si oui ou non vous avez l'impression que le service d'autobus ici est adéquat. La preuve qui vous a été présentée par le comité qui réalise ce travail vous a-t-elle suggéré que le service d'autobus est adéquat? Il ne s'agit pas d'une conclusion décidée d'avance.

**M. Benson:** Le rapport ne m'a pas été présenté à ce point.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Puis-je poser une question au responsable? Peut-il être interrogé?

**M. Benson:** Oui, évidemment, mais je ne pense pas qu'il puisse vous donner de réponse plus précise que celle-ci.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Je pense que vous avez juste garanti que...

**M. Benson:** La Commission et moi-même ne vous laissons certainement pas mettre en position de faire des remarques avant que la Commission ait préparé et étudié un rapport pour le présenter au ministre des Transports.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Lorsque ces lignes ont été interrompues, la CTC a-t-elle étudié si oui ou non le service d'autobus serait adéquat comme remplacement du service-voyageur par chemins de fer dans ce secteur?

**M. Benson:** Je vous demanderais de vous reporter à la décision prise par la Commission à cette époque.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Vous ne prenez pas de chances?

**M. Benson:** Non. Je ne peux pas commenter une décision prise par un groupe de commissaires formés en comité à un moment donné. La Commission est une cour de dossiers. Lorsqu'elle prend une décision, le raisonnement de la décision y est contenu.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Ne s'agirait-il pas d'une manière de procédure que le Comité du transport ferroviaire de la CTC, en examinant cette question, tienne compte des services qui seraient disponibles pour les personnes de ce secteur si le service de chemins de fer était interrompu?

**M. Benson:** Je vous enverrai une copie de la décision.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** En d'autres mots, c'était l'un des critères.



[Texte]

**Mr. Benson:** Have you read the decision?

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Yes, I have.

**Mr. Benson:** Then you know as well as I do what was in it.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Do you know?

**Mr. Benson:** Yes, I do.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** You are saying you can sit there . . .

**Mr. Benson:** What you are trying to do is get me to second guess a group of judges who made a decision and I am not going to do that.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** I would say to you, Mr. Benson, that it is extremely important . . .

**Mr. Benson:** You have every right to and I have not.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** . . . and it is certainly apparent to me that the bus service in that area is totally inadequate for the needs of those people. The commission made an extremely poor decision and set an extremely poor precedent for the country.

**Mr. Benson:** You are entirely entitled to your own opinion as I am, but I am not entitled to second guess the decisions that are made by one of my committees.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** You are waving your gavel, Mr. Chairman. Are we running out of time?

**The Chairman:** You remember, people called 10 o'clock and if I might just intervene at this time, Mr. Beatty. The Chair is in the hands of the Committee. Normally when we call a meeting for 8 o'clock we do not set a closing time.

We are dealing with Votes 65 and 70. If I felt there was a consensus that we could finish with Votes 65 and 70 and the Canadian Transport Commission, I am always prepared to work a little overtime to accommodate the expediency of proceeding with the estimates. But if the Committee has a number of further questions to ask the Canadian Transport Commission I think we should now make a decision. We come back and hear you people Thursday at 11 o'clock if we can or we carry on for another half hour and wind it up. I am in the hands of the Committee.

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, the role of the CTC in this whole thing is so important that I think we need another session. I would like to pursue much further the line of reasoning of Mr. Forrestall and the whole nature of regulatory bodies. I do not think we can do that kind of thing tonight.

**The Chairman:** Mr. Benson, would you be able to come back on Thursday at 11 o'clock?

[Interprétation]

**M. Benson:** Avez-vous lu la décision?

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Oui, je l'ai lue.

**M. Benson:** Alors, vous en connaissez autant que moi le contenu.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Vous le connaissez?

**M. Benson:** Oui.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Vous avez dit que vous pouviez vous asseoir ici . . .

**M. Benson:** Vous essayez de me faire commenter une décision d'un groupe de juges qui a pris une décision, mais je ne le ferai pas.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Je vous dirais, monsieur Benson, que c'est extrêmement important.

**M. Benson:** Vous avez tous les droits de le faire et je ne les ai pas.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Et il est très clair pour moi que le service d'autobus dans ce secteur est absolument inadéquat pour les besoins de ces personnes. La Commission a pris une décision extrêmement néfaste et crée un précédent extrêmement mauvais pour le pays.

**M. Benson:** Vous avez droit à votre opinion comme moi, mais je n'ai pas le droit de commenter des décisions qui ont été prises par un de mes comités.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Vous agitez votre marteau, monsieur le président. Dépassons-nous le temps imparti?

**Le président:** On a dit qu'il est 10 heures, et je pourrais juste intervenir à ce moment, monsieur Beatty. La présidence est entre les mains du Comité. Habituellement, lorsque nous réunissons un comité pour 8 heures, nous ne fixons pas d'heure de clôture.

Nous étudions les crédits 65 et 70. Si j'ai l'impression qu'il y a accord pour que nous en finissions avec les Crédits 65 et 70 et la Commission canadienne des transports, je suis toujours prêt à travailler un peu en temps supplémentaire afin d'accélérer l'examen du budget des dépenses. Mais, si le Comité a un grand nombre de questions à poser à la Commission canadienne des transports, je pense que nous devons prendre maintenant une décision. Nous nous réunirons de nouveau et vous écouterons jeudi à 11 heures, si nous le pouvons, ou bien nous continuerons encore une demi-heure et nous clôturerons la séance. Je m'en remets au Comité.

**M. McRae:** Monsieur le président, le rôle de la CTC dans toute cette affaire est si important que je pense qu'il nous faudrait une autre séance. Je voudrais poursuivre au-delà de la pensée de M. Forrestall et de la nature complète des organismes de régie. Je ne pense pas que nous puissions le faire ce soir.

**Le président:** Monsieur Benson, pourriez-vous revenir jeudi à 11 heures?

[Text]

**Mr. Benson:** Mr. Chairman, I am at the disposal of the Committee any time you want to meet with me. I will try to answer your questions as honestly and as sincerely as I can, but I cannot question decisions that are made by committees.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on a point of order. I was wondering whether we might not be allowed to permit the first round of questioning to conclude. Mr. Kempling was on the list, I believe, and the only one that has not been given the opportunity to question the commission. Perhaps we could reach some disposition that he be heard now and then we could conclude.

• 2205

**The Chairman:** I am not adverse to that suggestion but, in deference to Mr. Kempling, his name is next and Mr. Beatty has actually two or three minutes left. However, if we are going to have Mr. Benson back Thursday at 11 a.m. I would suggest that those two people be the first questioners at 11 a.m. on Thursday. Is everybody agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** We will adjourn now until Thursday at 11 a.m.

[Interpretation]

**M. Benson:** Monsieur le président, je suis à la disposition du Comité, indépendamment de l'heure. J'essaierai de répondre aussi honnêtement et aussi sincèrement que possible à vos questions, mais je ne peux mettre en doute des décisions prises par les comités.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je me demandais si nous ne pourrions pas nous permettre de terminer la première série de questions. M. Kempling était sur la liste, je crois, et se trouve être le seul à ne pas avoir eu l'occasion de poser des questions à la Commission. Peut-être pourrions-nous faire en sorte qu'il puisse être entendu maintenant et puis nous pourrions conclure.

**Le président:** Je ne suis pas contre cette suggestion mais, par déférence pour M. Kempling son nom est le suivant et il reste en fait deux ou trois minutes à M. Beatty. Cependant, si M. Benson peut revenir jeudi à 11h00 je suggère que ces deux personnes soient les premières à poser des questions, jeudi à 11h00. Tout le monde est-il d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Nous ajournerons maintenant jusqu'à jeudi, 11h00.



CA 15-2  
- 199

voir 01

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 4

Fascicule n° 4

Thursday, April 12, 1973

Le jeudi 12 avril 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

Président: M. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

**Transport  
and Communications**

**Transports  
et des communications**

RESPECTING:

CONCERNANT:

Estimates 1973-74—  
Canadian Transport Commission

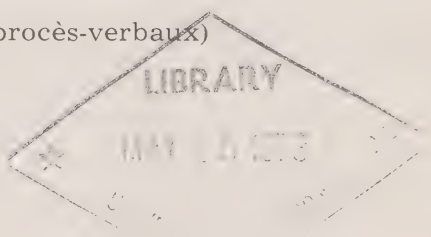
Budget des dépenses 1973-1974—  
Commission canadienne des transports

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Première session de la

Twenty-ninth Parliament, 1973

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Beatty (*Wellington-  
Grey-Dufferin-  
Waterloo*)

Blais

Campbell

Caron

Ellis

Ethier

Godin

Guay (*Saint-Boniface*)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Harney

Loiselle

Masniuk

Mazankowski

McGrath

McKenzie

Rose

Thomas (*Moncton*)

Turner

(*London East*)—(19).

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O.65(4)(b)

On Thursday, April 12, 1973:

Mr. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*)  
replaced Mr. Forrestall;

Mr. Harney replaced Mr. Grier;

Mr. Schumacher replaced Mr. Carter;

Mr. Masniuk replaced Mr. Schumacher;

Mr. Blais replaced Mr. Stewart (*Cochrane*);

Mr. Caron replaced Mr. Dupont;

Mr. Ethier replaced Mr. Olivier;

Mr. McGrath replaced Mr. Kempling.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 12 avril 1973:

M. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*)  
remplace M. Forrestall;

M. Harney remplace M. Grier;

M. Schumacher remplace M. Carter;

M. Masniuk remplace M. Schumacher;

M. Blais remplace M. Stewart (*Cochrane*);

M. Caron remplace M. Dupont;

M. Ethier remplace M. Olivier;

M. McGrath remplace M. Kempling.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 12, 1973.

(5)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:10 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Campbell, Ellis, Guay (*St. Boniface*), Harney, Horner (*Crowfoot*), Kempling, Loiselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Rose, Schumacher, Stewart (*Cochrane*) and Thomas (*Moncton*).

*Other Members present:* Messrs. Masniuk and Ritchie.

*Witness: From the Canadian Transport Commission:* the Honourable E. J. Benson, President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Estimates 1973-74. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 3, 1973, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Vote 65—Operating expenditures of the Canadian Transport Commission.

The Chairman reported on a meeting of the Sub-committee on Agenda and Procedure held on Wednesday, April 11, 1973.

Mr. Benson answered questions.

Mr. McRae moved,—That this Committee request the presence of the C.P.R. to discuss subsidies.

After debate thereon, the question being put on the said motion, it was agreed to on the following division: YEAS—14; NAYS—0.

It was agreed that the question of requesting the presence of C.P. Air be referred to the Sub-committee on Agenda and Procedure.

Mr. Benson answered questions.

Mr. Mazankowski moved,—That this Committee recommend to the C.T.C. the advisability of reviewing and amending existing ABC regulations, as described in SOR 73/26, in consultation with representatives of the Air lines, the air charter industry and the travelling public.

The question being put on the said motion, it was agreed to on the following division: YEAS—13; NAYS—0.

The questioning continuing;

At 12:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to 8:00 o'clock p.m. this day.

## EVENING SITTING

(6)

[Text]

The Committee reconvened at 8:20 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Blais, Campbell, Caron, Ellis, Ethier, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Masniuk, Mazankowski, McGrath, Thomas (*Moncton*) and Turner (*London East*).

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 12 AVRIL 1973

(5)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h. 10 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Campbell, Ellis, Guay (*Saint-Boniface*), Harney, Horner (*Crowfoot*), Kempling, Loiselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Rose, Schumacher, Stewart (*Cochrane*) et Thomas (*Moncton*).

*Autres députés présents:* MM. Masniuk et Ritchie.

*Témoin: De la Commission canadienne des transports:* L'honorable E. J. Benson, président.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi concernant les prévisions budgétaires 1973-1974. (*Voir le procès-verbal du mardi 3 avril 1973, fascicule n° 1*).

Le Comité reprend l'étude du crédit 65—Dépenses de fonctionnement de la Commission canadienne des transports.

Le président fait rapport de la séance du sous-comité du programme et de la procédure qui s'est tenue le mercredi 11 avril 1973.

M. Benson répond aux questions qui lui sont posées.

M. McRae propose:—Que le Comité invite le C.P. à se présenter pour discuter de subventions.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée par 14 voix contre 0.

Il est convenu que la question d'inviter le C.P. à se présenter devant le Comité soit déferée au sous-comité du programme et de la procédure.

M. Benson répond aux questions qui lui sont posées.

M. Mazankowski propose:—Que le Comité recommande à la Commission canadienne des transports d'étudier et de modifier les règlements actuels de l'ABC faisant l'objet du DORS 73/26 en consultation avec les représentants des compagnies aériennes, des affréteurs aériens et des voyageurs.

La motion, mise aux voix, est adoptée par 13 voix contre 0.

L'interrogatoire se poursuit.

A 12 h. 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures aujourd'hui.

## SÉANCE DU SOIR

(6)

[Traduction]

Le Comité reprend ses travaux à 20 h 20 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Blais, Campbell, Caron, Ellis, Ethier, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Masniuk, Mazankowski, McGrath, Thomas (*Moncton*) et Turner (*London-Est*).

Other Member present: Mr. Hopkins.

*Witnesses: From the Canadian Transport Commission:* the Honourable E. J. Benson, President; Mr. J. Hanley, Executive Director, Traffic and Tariffs Branch, Research (Telecom and Rail rates).

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Estimates 1973-74. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 3, 1973, Issue No. 1.*)

The Committee resumed consideration of Vote 65—Operating expenditures of the Canadian Transport Commission.

The witnesses answered questions.

It was agreed that the questioning of Mr. Benson was concluded. The Votes relating to the Canadian Transport Commission were allowed to stand pending the appearance before the Committee of C.P.R. officials.

At 10:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*Autre membre présent:* M. Hopkins.

*Témoins: De la Commission canadienne des transports:* L'honorable E. J. Benson, président; M. J. Hanley, directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs, Recherche (télécommunications et tarifs ferroviaires).

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi relatif au budget 1973-1974. (*Voir les procès-verbaux du mardi 3 avril 1973, Fascicule n° 1.*)

Le Comité reprend l'étude du crédit 65—frais d'exploitation de la Commission canadienne des transports.

Les témoins répondent aux questions.

Il est convenu de mettre fin à l'interrogatoire de M. Benson. Les crédits relatifs à la Commission canadienne des Transports sont réservés en attendant la comparution des représentants du C.P.R. devant le Comité.

A 22 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 12, 1973.

• 1108

[Texte]

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum. Before we proceed, I should mention that we had a steering committee meeting yesterday. The steering committee thought we should get done with the CTC today, if possible. If we do not finish with them this morning, we should meet again this evening at eight o'clock. Next Tuesday at 9.30 a.m. we shall meet and have the Air Transportation Program of the Department of Transport before us, and the Minister and whatever officials he feels that he should bring. After the Easter recess we hope to get into the National Harbours Board. Then the Canadian National Railways annual report should be referred to the Committee and we could study that; it encompasses Air Canada and its annual report. That is a tentative program that the steering committee agreed on yesterday.

At the last meeting there were a couple of members who, perhaps, felt that they had been short-changed. We were nearly at the end of a long list of questioners, but I had Mr. Beatty, Mr. Kempling, Mr. Ellis down. So, beginning today, we will give Mr. Beatty a short period because he took up only part of his time at the last meeting. Then there is Mr. Kempling, and I have Mr. McRae between those two, followed by Mr. Harding.

• 1110

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Thank you very much, Mr. Chairman.

**Mr. Benson,** I would like to deal this morning with the role of the Canadian Transport Commission.

On April 2, the Prime Minister said the following:

Mr. Speaker, under the law which created the CTC and which was debated at great length in Parliament not many years ago, the CTC was set up indeed as a defender of the public interest, one which was to look into all aspects of any question before authorizing any rate increase.

He said further:

I believe parliament agreed at the time, and I certainly still share that view, that tribunals, boards and judicial or quasijudicial bodies are set up to represent the public interest.

And, further, he said:

... until I have seen evidence to the contrary I do take the view that these boards are there and they do speak for the public interest.

Is this, Mr. Benson, how you see your function?

**Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission):** Yes, I think that is a fair statement of the function. As a matter of fact, in the Bell decision we set out in some detail, and I read it into the record I think at the first meeting, the position we take with respect to representing the public interest.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 12 avril 1973.

[Interprétation]

**Le président:** Messieurs, je vois que nous avons le quorum. Avant de poursuivre, j'aimerais mentionner que le Comité directeur s'est réuni hier et a pensé que nous pourrions terminer l'examen de la CCT aujourd'hui si possible. Si cela n'est pas le cas ce matin, nous pourrions nous retrouver ce soir à 8 h. Mardi prochain à 9 h 30, nous aborderons le programme des transports aériens du ministère des Transports et nous accueillerons le ministre et ses fonctionnaires. Après les vacances de Pâques, nous espérons pouvoir aborder la Commission nationale des ports. Ensuite, le rapport annuel du Canadien National devrait être transmis au Comité et nous pourrions l'étudier; ce rapport fait également état d'Air Canada et du rapport de la compagnie. C'est une ébauche de programme que le Comité directeur a acceptée hier.

A notre dernière réunion, il y avait plusieurs députés qui pensaient avoir manqué de temps pour poser leurs questions, nous nous trouvions à la fin d'une longue liste mais j'avais inscrit les noms de MM. Beatty, Kempling et Ellis. Pour commencer aujourd'hui, nous accorderons quelque temps à M. Beatty afin de compenser pour la dernière réunion. Ensuite il y aura M. Kempling, M. McRae entre les deux suivi de M. Harding.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Je vous remercie, monsieur le président.

**Monsieur Benson,** j'aimerais parler ce matin du rôle de la Commission canadienne des transports.

Le 2 avril, le Premier ministre a déclaré:

Monsieur l'Orateur, en vertu de la Loi qui a instauré la CCT, et dont on a parlé au Parlement il n'y a pas tellement longtemps, la CCT a été installée en fait, comme le défenseur des intérêts publics, avec la tâche d'examiner tous les aspects des questions avant d'accorder des augmentations de tarif...

Il a ensuite déclaré:

Je pense que le Parlement a convenu à l'époque, et je partage cette opinion, que les tribunaux, les commissions, les organismes judiciaires et quasi-judiciaires sont mis en place pour représenter l'intérêt du public.

Ensuite, il a dit:

... A moins qu'on me prouve le contraire, il me semble que ces commissions doivent parler au nom des intérêts du public.

**Monsieur Benson,** est-ce là la façon dont vous concevez votre fonction?

**L'honorable E. J. Benson (président, Commission canadienne des transports):** Oui, je crois que c'est là une présentation juste de ces fonctions. En fait, dans la décision concernant la compagnie Bell, nous avons présenté d'une façon détaillée, et j'en ai fait lecture à la première réunion, la position que nous prenons à l'égard des intérêts du public.

[Text]

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** With regard to the discontinuation of rail services do you feel the following factors should be considered in determining what constitutes the public interest: questions like the special problems of senior citizens and the handicapped in the use of train transportation, the problems of pollution which results from the increased use of private cars, the effect upon the development of small communities that depend upon adequate train service, and the cost of providing adequate alternative forms of passenger service. Would these be some of the criteria which you would consider as a matter of form when considering the public interest?

**Mr. Benson:** In the case of passenger service, which we are talking about, in every case where there has been a discontinuance there have been public hearings and representations made on the various points. I could not say that all the points you have mentioned were covered. Part of them may have been taken into consideration, I believe, by the...

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** These are original factors that should be considered.

**Mr. Benson:** Well, I would agree they are factors to be considered.

The important thing is that the people be served with transportation within a particular area, and I think in the decisions which I have read, where a discontinuance has taken place, the Commissioners who have sat there have said there was an adequate alternative. Now, this has not been the end of the matter. They are monitored from that point on, as I indicated to you last day. Indeed, we have been requested by the Minister, as he has the authority to do, to make studies in particular areas where service has been discontinued, and this includes the Newfoundland corridor and also south-western Ontario.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Mr. Benson, are you aware of the fact, in your reading of the transcript, that of the more than 70 briefs presented at the public hearings held in Owen Sound and Guelph the only briefs that were presented in support of the discontinuance of rail service were presented by the railway companies themselves? There were more than 70 briefs presented by such groups as municipal councils, county councils, local, federal and provincial members of Parliament, the mid-western Ontario Development Council, senior citizens groups and individual citizens. Do you not feel that these people can speak for the public interest and that in terms of the communities involved there they would be the most adequate spokesmen for it?

**Mr. Benson:** Well, there is no doubt that groups do speak with respect to the public interest. I do not want to comment on the decision or second guess whoever made the decision. It was made by a committee of the Commissioners. I could refer the Railway Act. Section 6 thereof indicates the matters which are to be considered in arriving at a decision.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Yes, I believe I have a copy of that. Does it not seem peculiar to you that in light of the fact all these briefs were presented in opposition to it and people said it would damage the quality of life of the people involved that the

[Interpretation]

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** En ce qui concerne l'interruption des services ferroviaires, pensez-vous qu'il faudrait tenir compte des facteurs suivants pour savoir ce qui constitue l'intérêt public: des questions comme les problèmes particuliers des citoyens âgés et des handicapés dans l'utilisation des transports ferroviaires, les problèmes de pollution qui sont la conséquence de l'emploi accru des automobiles privées, le fait sur les petites communautés qu'ont les services ferroviaires adéquats et le prix de revient d'une autre forme de service-passagers. Serait-ce là les critères qui permettraient de considérer l'intérêt du public?

**M. Benson:** En ce qui concerne les services-passagers, dont nous parlons, il n'y a pas eu d'interruption, il y a eu des audiences publiques et des représentations faites à plusieurs propos. Je ne saurais dire que tous les points que nous avons abordés ont été couverts. On a pris en considération une partie d'entre eux, me semble-t-il...

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Ce sont les facteurs originaux qu'il faut prendre en considération.

**M. Benson:** Eh bien, je reconnais que ce sont là les facteurs à examiner.

L'élément important est que les citoyens bénéficient d'un système de transport dans une région donnée et, je pense, que dans les décisions que j'ai lues, lorsqu'il y avait une interruption des services ferroviaires, les commissaires ont déclaré qu'il existait d'autres possibilités. Maintenant, cela n'est pas la fin de cette question. C'était là un point de départ, comme je vous l'ai indiqué l'autre jour. En fait, le ministre nous a demandé comme il a l'autorité pour le faire, de mener des études dans des régions particulières où les services ont été interrompus, et ceci comprend le corridor de Terre-Neuve et le sud-ouest de l'Ontario.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Monsieur Benson, êtes-vous conscient du fait que lorsque vous lisez la transcription, que sur les 70 mémoires et plus présentés au cours d'auditions publiques qui se sont tenus à Owen Sound et Guelph, les seuls mémoires qui ont été présentés en faveur de l'interruption du service ferroviaire l'ont été par les compagnies ferroviaires elles-mêmes? Il y a eu plus de 70 mémoires présentés par des groupes comme les conseils municipaux, les conseils de comté, les représentants locaux, des parlements fédéral et provinciaux, le conseil pour la mise en valeur de l'Ouest de l'Ontario, des groupes de citoyens âgés et des citoyens individuels. Ne pensez-vous pas que ces personnes parlent au nom du public et que les communautés impliquées en soient les meilleurs porte-parole?

**M. Benson:** Eh bien, on ne saurait clouter que ces groupes parlent au nom de l'intérêt public. Je ne voudrais pas faire de commentaire sur cette décision ou essayer de deviner qui a pris la décision. Elle a été prise par un comité de commissaires. Je pourrais vous renvoyer à l'article 260 de la Loi sur les chemins de fer. L'article 6 de cette Loi indique que les questions doivent être examinées avant de prendre une décision.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Oui, je crois en avoir un exemplaire. Ne vous semble-t-il pas étrange qu'en raison de ce fait tous les mémoires furent présentés contre ces interruptions et que les gens ont déclaré que cela changerait la qualité de la vie des person-



[Texte]

quality of life there and the development of the communities involved is certainly a factor in the public interest?

**Mr. Benson:** Mr. Beatty, what you are trying to get me to do is to question the decision which was made and, as I indicated to you the other day, the decision speaks for itself. I have not the right to turn around at this point—I did not sit on the thing—and question the decision.

• 1115

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** You are satisfied that the decision was in the public interest, however?

**Mr. Benson:** The decision was made by commissioners sitting at that time and presumably in conformity with Section 260 of the Railway Act.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** But you are not saying that it was necessarily in the public interest.

**Mr. Benson:** I am not commenting on the decision.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Mr. Benson, you said previously that your function with the CTC was to protect the public interest. Was the public interest protected here or not?

**Mr. Benson:** One has to assume that it was, but you are again trying to get me to comment on the decision, which I refuse to do. I cannot do it.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Then on the face of it it is contradictory if you are unwilling to say that it was in the public interest and you say that your function is to protect the public interest.

**Mr. Benson:** This is your conclusion.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Is it not contradictory?

**Mr. Benson:** The conclusion made was based on Section 260 (6) of the Railway Act.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** How does this reflect on your function—as Mr. Trudeau put it—of defender of the public interest? Was the public interest defended here?

**Mr. Benson:** You will have to arrive at your own conclusions. Again, I cannot comment on it.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** But previously you said that that was your function and you were satisfied that that was what the public...

**Mr. Benson:** I am sure the commissioners acted in good faith and honestly arrived at their decision.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** As you know, Mr. Benson, last year this Committee recommended to Parliament that the decision of the Commission be overturned, and I think on the face of the evidence that we have seen the public interest was clearly involved. I think any statement to the effect that the public interest was adequately protected by the CTC is, on the face of it, absurd.

[Interprétation]

nes impliquées, que la qualité de la vie et le développement des communautés impliquées soient des facteurs d'intérêt public?

**M. Benson:** Monsieur Beatty, vous cherchez à me faire remettre en question la décision qui a été prise, et comme je vous l'ai indiqué l'autre jour la décision parle pour elle-même. Je n'ai pas le droit de revenir sur ce sujet, je ne saurais remettre en question cette décision.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Est-ce que cette décision vous semble être dans l'intérêt du public?

**M. Benson:** Cette décision a été prise par les commissaires et me semble en conformité avec l'article 260 de la Loi sur les chemins de fer.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Mais vous ne dites pas qu'elle est nécessairement dans l'intérêt du public.

**M. Benson:** Je ne fais pas de commentaire à propos de la décision.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Monsieur Benson, vous avez dit auparavant que votre fonction à la CCT était de protéger les intérêts publics. Pensez-vous que les intérêts de ce public ont été protégés?

**M. Benson:** Il faut supposer que cela a été le cas mais vous cherchez à me faire prononcer un jugement sur la décision, et je me refuse à le faire.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Alors il me semble qu'il y a une contradiction. Vous ne voulez pas déclarer si cette décision était dans l'intérêt du public et vous dites que votre fonction est de protéger cet intérêt.

**M. Benson:** C'est là votre conclusion.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** N'y a-t-il pas de contradiction?

**M. Benson:** La conclusion a été fondée sur l'article 260 (6) de la Loi sur les chemins de fer.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Comment cette décision répond à vos fonctions définies par M. Trudeau comme étant celles de défenseur de l'intérêt public? Les intérêts du public ont-ils été défendus?

**M. Benson:** Vous devrez en arriver à votre propre conclusion. Je ne saurais faire de commentaire.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Mais vous avez expliqué auparavant quelle était votre fonction et vous avez dit que c'était ce que le public...

**M. Benson:** Je suis sûr que les commissaires ont agi de bonne foi et en toute honnêteté avant de prendre cette décision.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Comme vous le savez, monsieur Benson, ce Comité a recommandé l'an dernier au Parlement de renvoyer la décision de la Commission, et je pense qu'en tenant compte des preuves que nous avons eues il était clairement question d'intérêt public. Je pense que toute déclaration voulant que l'intérêt du public ait été protégé par la CCT est, pour le moins, absurde.

[Text]

**Mr. Benson:** That is your conclusion, Mr. Beatty.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** I can assure you that as a representative of some of the people involved there that I will be doing everything within my power to see that Parliament accepts the report of this Committee and ensures that decent railway service is provided for the people of that area as a means of protecting the public interest. Further I also think that in the House of Commons we are going to have to give very serious consideration to the role of the CTC and whether in fact it does act as an agent of public interest. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. McRae.

**Mr. McRae:** Mr. Benson, I would like to follow up some statements that were made by Mr. Forrestall yesterday about the whole nature of regulatory bodies because I think this is the kind of area we should be looking at in general rather than specifically zeroing in, although at a later point I would like to zero in on another matter.

There is a small body of literature, and the regulator is one of these, which would seem to indicate that members of regulatory bodies tend to think like the people they regulate. I think you are perhaps familiar with some of this literature. It is not a question of conspiracy, of a group getting together with the regulators and setting policy, but rather I think it is a question of the technical nature of the data itself. The fact that people on regulatory bodies tend to regulate groups and they tend to require technical help, and very often that technical help comes from the industry or is very, very close to the industry. I do not think it is a bad thing, or anything like that, and I am not implying that at this point the CTC is not doing a job as a regulatory body, but I think this kind of tendency is there.

This is my concern. Given this kind of thinking process that I believe occurs, and I believe it occurs in most regulatory bodies, especially if they have been in existence for a significant period of time, how is the public interest best protected? It seems to me that at this point we should be giving a great deal more consideration—and I believe the government at this time is giving a great deal more consideration—to the notion of consumer groups, consumer advocates and to funding consumer groups so when you have a regulatory body dealing with a particular situation such as the one I am going to deal with in a moment that you have a consumer advocate group, a consumer adversary group or you have an adversary procedure that makes it possible for the regulatory body to see two sides of a given case that are fairly evenly presented. I would like to have your comments on this because I think the principle is very important.

• 1120

**Mr. Benson:** First of all, I think in cases where the commission, and I can only speak for the Canadian Transport Commission, is sitting as a court at a public hearing, in some instances, as I indicated earlier, it is difficult for individuals to appear before the commission and to have the resources to do the analysis necessary in order to present a case. I mentioned that in respect of the Bell case, as a very difficult case, and those of you who have perused the evidence which I supplied to the committee at last meeting will note the huge amount of documentation that has to be examined if one just examines the questions put to Bell and the answers given. We recognize this difficul-

[Interpretation]

**M. Benson:** C'est là votre conclusion, monsieur Beatty.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Je puis vous assurer qu'en tant que représentant de certaines des personnes concernées, je ferai tout mon possible pour que le Parlement accepte le rapport du Comité et assure un service ferroviaire adéquat dans l'intérêt du public. En outre, je pense qu'à la Chambre des communes nous devons examiner sérieusement le rôle de la CCT pour voir si effectivement elle agit dans l'intérêt du public. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur McRae.

**M. McRae:** Monsieur Benson, j'aimerais reprendre certaines des déclarations qui ont été faites par M. Forrestall hier à propos de la nature des organismes réglementaires car je crois qu'il s'agit là d'un domaine qu'il faudrait examiner d'une façon générale plutôt que détaillée bien que, par la suite, j'aie l'intention d'aborder en détail une autre question.

J'ai ici plusieurs documents dont celui du régulateur qui semble indiquer que les membres des organismes de régulation tendent à penser comme les personnes qu'il réglemente. Je pense que vous êtes au courant de ces documents. Il n'est pas question de conspiration, ni d'un groupe se réunissant avec les régulateurs pour définir des politiques, mais il me semble qu'il s'agit plutôt d'une question technique concernant les données elles-mêmes. Le fait que les membres de ces organismes tendent à réglementer les groupes et à requérir une assistance technique qui très souvent est fournie par l'industrie n'est pas une mauvaise chose en soi et je ne prétends pas que la CCT ne fait pas son travail en tant qu'organisme de régulation mais il me semble qu'il y a effectivement cette tendance.

Je voudrais savoir, étant donné ce genre de processus de pensée qui à mon avis a cours dans la plupart des organismes de réglementation, particulièrement s'ils sont en place depuis longtemps, comment les intérêts du public peuvent-ils protégés? Il me semble que maintenant il nous faudrait accorder davantage d'attention, et je crois que c'est ce que fait le gouvernement, à la notion du groupe de consommateurs, de défenseur des consommateurs et de subvention aux groupes de consommateurs de sorte que lorsqu'un organisme de réglementation s'occupe d'une question particulière, comme celle dont je vais parler dans un instant, vous ayez à la fois un groupe de défense des consommateurs, le groupe adverse et une procédure adverse permettant si possible à l'organisme de réglementation de voir les deux aspects d'un même cas. J'aimerais avoir votre opinion à ce sujet car il me semble que le principe est très important.

**M. Benson:** Avant tout, je pense que lorsque la Commission, et je parle de la Commission canadienne des transports, se présente comme un tribunal lors d'audiences publiques, dans certains cas, comme je l'ai dit auparavant, il est fort difficile aux individus de se présenter devant la Commission et d'avoir les ressources pour faire l'analyse nécessaire à la présentation de leur grief. J'ai dit à propos de la *Bell Canada*, un cas très difficile, et ceux d'entre vous qui ont lu les témoignages que j'ai fournis au Comité la dernière fois pourront le faire, que la documentation que l'on doit examiner est très importante si l'on considère simplement les questions présentées à la *Bell* et les répon-



[Texte]

ty. It is a matter of government policy as to how it could be better handled, rather than a matter for the commission. I do not think it would be fair for us to have lawyers from the commission appearing in front of members of the commission.

**Mr. McRae:** Would you have any idea what a top-flight lawyer would charge, for instance, to appear for a day before the commission? Have you any figures on that?

**Mr. Benson:** I really have not. I just do not know.

**Mr. McRae:** Could it be \$200, \$300 or \$400 a day?

**Mr. Benson:** I could not tell you. It depends on the lawyer and, mind you, people who appear before the commission do not necessarily have to be lawyers. Indeed, a great many people appeared and presented briefs in the Bell case who were not lawyers.

**Mr. McRae:** Perhaps the word "lawyer" was not a good choice. However, there are people who are skilled at appearing before commissions and I am sure their fees are substantial and their costs are fairly high.

**Mr. Benson:** There is no doubt that it is a costly matter.

**Mr. McRae:** I brought it up, but I realize it is not within your terms of reference to actually fund these groups. I do think, however, it is something that we should look at as members of Parliament. The public interest, I think, would be much better served if the consumer advocacy were something that were accepted.

I would like to zero in a little bit on something I mentioned earlier and an example of the kind of thing that I think happens. Canadian Pacific Railway in our area cut back 20 agencies in November and I will read to you a press release that was put in the Thunder Bay newspaper, I believe by the CPR:

The staff of specially trained personnel at the centre will be augmented by two mobile supervisors who will travel by automobile throughout the area to assist customers. The full spectrum of service will be available by a toll-free telephone number, Zenith 0-7336 from any point in the CSC area. In the city of Thunder Bay the present telephone numbers will be retained.

The system will involve removal of agents at Thunder Bay, Ignace and Raith, but the establishment of mobile supervisor's positions and alternate employment within the company will ensure that no employees will be laid off...

What this press release in effect means is that all of these employees will be removed except for a few supervisors, and even though it says there will be a staff in the centres, my understanding is there is no staff in these centres. I have pictures here which I would be very glad to pass around of the old Port Arthur station which has now been put into the classification of a service centre—I do not know whether they call it that because they do not seem to use that term—but it no longer has anyone selling tickets there. I am sure that anyone who looks at these pictures will see the condition of the station and I wonder if this is what is going to happen to all of these service centres. I think I showed you these pictures before.

[Interprétation]

ses données. Nous savons qu'il existe une difficulté. C'est au gouvernement, et non pas à la Commission, qu'il appartient de trouver une meilleure méthode. Je ne pense pas qu'il serait équitable de notre part de citer nos hommes de loi devant les membres de la Commission.

**M. McRae:** Avez-vous une idée des appointements que demanderait un homme de loi, par exemple, pour comparaître un jour devant la Commission? Pouvez-vous nous donner les chiffres?

**M. Benson:** Je ne sais pas exactement ce qu'il en coûterait.

**M. McRae:** S'agirait-il de \$200, \$300 ou \$400 par jour?

**M. Benson:** Je ne saurais vous le dire. Cela dépend de l'homme de loi et, voyez-vous, les gens qui comparaissent devant la Commission n'ont pas nécessairement à être des hommes de loi. En fait, la plupart de ceux qui ont comparu et ont présenté des mémoires à propos de *Bell Canada* n'étaient pas des hommes de loi.

**M. McRae:** Peut-être que le mot: «homme de loi» n'est pas approprié. Cependant, il y a des gens qui sont capables de comparaître devant les commissions et je suis sûr que leurs honoraires sont importants.

**M. Benson:** Il ne fait pas de doute que cette affaire est onéreuse.

**M. McRae:** C'est moi qui en ai parlé mais je me rends compte qu'il ne vous appartient pas de financer ces groupes. Je pense, toutefois, que nous devrions examiner cette question en tant que membres du Parlement. Il me semble que les intérêts publics seraient mieux servis si on acceptait l'idée d'un défenseur des consommateurs.

J'aimerais revenir sur ce que j'ai mentionné auparavant à savoir la fermeture par la compagnie du Canadien-Pacifique de 20 stations en novembre et je vais vous lire un communiqué de presse paru dans le journal de Thunder Bay à la demande, me semble-t-il, du Canadien Pacifique:

On adjoindra au personnel qualifié du centre deux contrôleurs itinérants qui voyageront en automobile dans la région pour aider les clients. L'ensemble du service sera possible à l'aide de communications téléphoniques gratuites, au numéro Zenith 0-7336 dans toute la région de la CSC. Pour la ville de Thunder Bay les numéros suivants seront utilisés.

Ce système implique le retrait des agents de Thunder Bay, Ignace et Raith, et l'instauration de postes de contrôleurs itinérants et d'emplois connexes au sein de la compagnie évitera toute mise à pied...

En fait, ce communiqué de presse dit que la majorité des employés à l'exception de certains contrôleurs seront déplacés, et même si on parle d'un personnel dans les centres, il me semble qu'il n'en existe pas. Je suis prêt à vous communiquer des photos de l'ancienne gare de Port Arthur qui a fait l'objet de classification comme centre de service, je ne connais pas l'expression exacte, je ne crois pas que ce soit le terme précis, mais il n'y a plus moyen de se procurer des tickets dans cette gare. Je suis sûr que lorsqu'on regarde ces photos on se rend compte de l'état de la gare et je me demande ce qui va se produire pour tous ces centres de service. Il me semble vous avoir déjà montré ces photos.

[Text]

**Mr. Benson:** Yes, I did see them.

**Mr. McRae:** I would be glad to have anyone take a look at them. The sign at the door says: "CP Rail Tickets may be purchased at Thunder Bay Travel, 10 Northumberland Street". I would like to ask a couple of questions. If people cannot buy tickets at the station, is there not going to be in the long run a lowering of the service and, therefore, fewer people will buy tickets?

**Mr. Benson:** The provision is that people can buy tickets on the train. As I understand the situation, they can go on the train without a ticket and buy them on the train or if they telephone, tickets will be delivered to them. I think this is the way it operates. The Thunder Bay customer service plan was announced by CP rail on July 12 and a series of personal investigation trips were made by rail transport committee staff to points along the line.

• 1125

No objections were received. One objection, as I have mentioned to you, was received and later withdrawn, and the RTC order allowing the removal of the station staff was issued November 15. I do not know the status of the particular station, Thunder Bay station, but I will look into that.

**Mr. McRae:** The Thunder Bay south station. It is disgraceful.

**Mr. Benson:** It is not in very good condition.

**Mr. McRae:** It is a disgraceful situation and it is being used; people are getting on and off there. I have been in two or three other stations along the line and there seems to be a lot of people using it, a lot of people buying tickets and so on. When you remove this, my feeling is that people will just use alternative methods of transportation, and the CPR then eventually will come back to you in a year or two and say, "We have not sold tickets in that area; people are not travelling; we want a greater subsidy." I would predict this. In the area between Winnipeg and Thunder Bay, given this situation, I think you will not have the presence of individuals in the community doing public relations for the railways, selling tickets and so on and this will be the outcome of this situation.

**Mr. Benson:** I cannot know what the conclusion will be; this is your personal conclusion. I would hope that is not the case. In the past year we have declared just about all the essential passenger services and indeed, the biggest part of our budget in the estimates is for the subsidization of passenger services. We pay up to 80 per cent of the losses.

**Mr. McRae:** I have just one more thing.

**The Chairman:** Your time is nearly up.

**Mr. McRae:** Yes, I just have one more thing. I would like to make a motion to the effect that the committee ask the President and other senior officials of the CPR to appear before the committee at a time that is convenient to the committee and the officials of the CPR.

**The Chairman:** You are moving that this Committee request the presence of the CPR to discuss subsidies...

[Interpretation]

**M. Benson:** C'est exact.

**M. McRae:** J'aimerais qu'on y jette un coup d'œil. L'écrêteau sur la porte dit: «On peut se procurer les tickets du Canadien-Pacifique au bureau de voyage de Thunder Bay, 10 rue Northumberland». J'aimerais poser quelques questions. Si les gens ne peuvent acheter de billets à la gare, les services n'en seront-ils pas diminués à la longue, et le nombre des passagers ne va-t-il pas décroître?

**M. Benson:** En fait, les gens peuvent se procurer des billets dans le train. Si je comprends bien, ils montent dans le train, y achètent des billets ou bien demandent par téléphone qu'on les leur envoie. Je crois que c'est ainsi que cela fonctionne. Le service-voyageur de Thunder Bay a été annoncé par le Canadien-Pacifique le 12 juillet et plusieurs enquêtes personnelles ont été faites par le Comité des transports ferroviaires le long de la ligne.

Il n'y a pas eu d'objections, une seule objection qui avait été présentée a été retirée par la suite, et le Comité des transports ferroviaires a permis le retrait du personnel de cette gare le 15 novembre. Je ne connais pas le statut particulier de cette gare, celle de Thunder Bay, mais je vais m'en informer.

**M. McRae:** La gare-sud de Thunder Bay est absolument déplorable.

**M. Benson:** Elle n'est pas en très bonne condition.

**M. McRae:** C'est une situation déplorable qui continue d'être utilisée; les gens continuent de la fréquenter, et je me suis rendu dans deux ou trois autres gares le long de la ligne qui semblaient être utilisées par de nombreux voyageurs, des gens qui achetaient des billets. Si vous retirez ce service, il me semble que les gens utiliseront d'autres moyens de transport, et finalement le Canadien Pacifique viendra vous trouver dans un an ou deux et dira qu'ils n'ont pas vendu de billets dans cette région, que les gens ne voyagent pas et qu'ils ont besoin de subventions supplémentaires. Dans la région entre Winnipeg et Thunder Bay, étant donné cette situation, je suis certain que personne ne cherchera à faire de publicité pour les chemins de fer, ni à vendre de billets, et que c'est ainsi que se terminera cette situation.

**M. Benson:** Je ne connais pas les conclusions, c'est là votre conclusion personnelle. J'espère que ce n'est pas le cas. L'an passé, nous avons dit que les services passagers étaient essentiels, et en fait ils représentent la plus grande partie de notre budget sous forme de subvention aux services passagers. Nous payons jusqu'à 80 p. 100 des pertes.

**M. McRae:** Juste une autre question.

**Le président:** Votre temps est presque terminé.

**M. McRae:** Je n'ai qu'une autre question. J'aimerais présenter une motion visant à ce que le Comité demande au président et aux fonctionnaires du Canadien Pacifique de comparaître devant le Comité à une date qui convienne à la fois au Comité et au Canadien Pacifique.

**Le président:** Vous faites une motion visant à ce que le Comité demande la présence des fonctionnaires du Canadien Pacifique pour parler des subventions...



[Texte]

**Mr. McRae:** Discuss subsidies in general and general railroad matters.

**The Chairman:** I do not want to get into a long hassle because we just have a short period this morning. I would rule it in order. If anybody has any comments to make on that, they are permitted to make them, or if anybody wants to speak on the motion I will hear them.

**Mr. Rose:** I just have a word to say, Mr. Chairman. It seems to me that this committee, in the years that I have been on it, is somewhat restricted on the grounds that we can direct a great number of criticisms and complaints against the CNR, because through their financing bill and their annual report we have a method of reaching them. And I think this is generally unfair to the CNR, because I think the problems occurring on the CNR are probably equal, if not exceeded, in the CPR. I would very much like to support this motion, because if we are going to be discussing national transportation in this committee we should have the opportunity of receiving the presentation from the CPR and giving people an opportunity to cross-examine these witnesses on general topics. If we need something to hang this on we can certainly do it on the basis of subsidies on rail passenger services and a number of other things.

**Mr. Mazankowski:** I would like to speak in support of the motion proposed by my honourable friend. I believe there are two ways in which the CPR would be involved in the cross-examination by this committee. One deals with the CPR rail customer service which is similar to the service centre concept which is provided for by the CNR. Under the provisions of Section 258 and 261 of the Railway Act pertaining to subsidies, I believe there are funds allocated for that purpose. I think it would certainly behoove this committee to have the CPR before us for an examination and to get in detail, some of their approaches to rail passenger services and the service to the public in general.

• 1130

**Mr. Stewart (Cochrane):** Mr. Chairman, to examine, properly, the transportation situation in this country, I suggest that not only should CPR be here, but also CP Air. I believe my colleague would not mind if that were also concluded.

**The Chairman:** There is some doubt about CP Air. In my experience, as a member of this Committee for some time, all we have been able to study is what has been referred to the Committee by the House of Commons. We are now studying the estimates of the Department of Transport; as near as I can see, CPR receives about \$42 million a year in subsidies. If the Committee wants to examine the necessity of those subsidies, under the CTC's vote for that expenditure, we could. I am in some doubt about CP Air; to my knowledge, they do not receive a direct subsidy to their air lines. That is why I caution the addition of the added words. If you have CPR before us, I would not be too restrictive if you wanted to branch off a little and question about their air lines but I do not think it is wise to include those words. I should prefer that they were not. Then, I could rule the motion in order and put the question.

**Mr. Stewart (Cochrane):** Whatever you wish, Mr. Chairman.

[Interprétation]

**M. McRae:** Pour parler des subventions en général et d'autres questions se rapportant au chemin de fer.

**Le président:** Je ne voudrais pas discuter car nous n'avons que très peu de temps ce matin. La motion me semble recevable. Si on a des observations à faire, elles sont accueillies, et si quiconque veut parler de la motion, je lui donnerai la parole.

**M. Rose:** J'ai juste une remarque à faire, monsieur le président. Il me semble que ce comité, depuis que j'y appartiens, est quelque peu limité quant à la façon dont il peut faire des critiques et des plaintes à l'encontre du Canadien National, car nous avons un moyen de les atteindre grâce à leur projet de loi de financement et leur rapport annuel. Je pense que cela est tout à fait injuste pour le Canadien National, car il me semble que ces problèmes sont similaires à ceux du Canadien Pacifique. J'aimerais bien défendre cette motion, car si nous discutons des transports nationaux nous devrions pouvoir recevoir des présentations du Canadien Pacifique et examiner ces témoins sur des questions de caractère général. Si nous avons besoin d'une base de départ nous pouvons toujours parler des subventions aux services passagers et d'autres choses.

**M. Mazankowski:** J'aimerais me prononcer en faveur de la motion présentée par mon honorable ami. Il me semble qu'il y a deux moyens d'impliquer le Canadien Pacifique dans l'examen de ce comité. L'un d'entre eux concerne le service passager du Canadien Pacifique qui est semblable au concept de centre défini par le Canadien National. En vertu des dispositions de l'article 258 et de l'article 261 de la Loi sur les chemins de fer se rapportant aux subventions, il me semble que des fonds sont alloués à cette fin. Il me semble qu'il appartient à ce comité d'examiner le Canadien Pacifique et d'aborder les détails sur la façon dont ils répondent au service du public.

**M. Stewart (Cochrane):** Monsieur le président, pour examiner à proprement parler la situation des transports au Canada, je suggère que non seulement le Canadien Pacifique mais également le CP Air comparaissent. Je crois que mes collègues ne s'opposeront pas à cela.

**Le président:** J'ai quelques doutes concernant le CP Air. Mon expérience comme membre de ce Comité me dit que nous avons pu étudier tout ce qui a été présenté au Comité par la Chambre des communes. Nous étudions à présent le budget du ministère des Transports et si je ne me trompe pas, le Canadien Pacifique perçoit environ millions de dollars par an sous forme de subsides. Si le Comité veut étudier la nécessité de ces subsides, à la rubrique de la CCT, nous pourrions le faire. J'ai quelques doutes à propos du CP Air, à ma connaissance ils ne reçoivent pas de subvention directe pour leurs lignes aériennes. C'est pourquoi je mets en doute l'addition de ces mots. Si le CP Air paraît devant le Comité, je ne serais pas très restrictif et vous pourriez poser quelques questions à propos de leurs lignes aériennes. Je ne pense pas toutefois qu'il soit prudent d'inclure ces mots. Je préférerais qu'ils ne le soient pas. Peut-être, puis-je déclarer cette motion recevable et la mettre aux voix.

**M. Stewart (Cochrane):** Comme vous voulez, monsieur le président.

## [Text]

**Mr. Rose:** I should like to comment, Mr. Chairman. The matter of whether or not we are subsidizing CP Air directly, through the Department of Transport, is the question that, I think, is in your mind regarding the amendment. However, the public subsidizes all air lines with a tremendous amount of public money, through the building of airports. Certainly, CP Air benefits from those airports as do other air lines; \$800 million for Pickering and Ste. Scholastique is a sizeable sum. Perhaps, on those grounds alone, if we can find a minute in the estimates that refers to any of this, we should be on solid ground.

**The Chairman:** Mr. Rose, I understand your concern. Next Tuesday, we hope to get into the Department of Transport's air transportation program and that whole question of the building of airports and who uses them—whether the people on the aeroplanes or the people who own the aeroplanes. It can be brought up.

I want to be as broad as I can in any rulings, gentlemen, but, it would simplify the matter for the Chair. I can understand CPR because there is a direct subsidy to them, for passenger and rail line abandonment, of something up to \$42 million. I prefer that the motion be put without the addition of CP Air. You can go into an extensive examination of who uses the airports and so on next Tuesday.

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, could we leave the motion as is, without mentioning CP Air, and have a second motion that the steering committee could deal with? There is a great deal of merit in having CP Air here. Would that be satisfactory? We have the one motion up front, and then put this to the steering committee to see if there is a way that we could bring them here.

**The Chairman:** I should be agreeable to discuss with the steering committee the possibilities of having CP Air.

Can I put the question?

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** To clarify it in my own mind, if we were to invite CPR here, would we have to confine our discussions to areas in which federal moneys are directly involved? Or, could we question on broader aspects of the corporate citizenships?

**The Chairman:** It is a hypothetical situation. It is hard to say what I should rule in order and out of order. We are studying the estimates, and I would try to confine the question to the expenditure of federal money.

• 1135

It is a hypothetical situation, and we will wait until it arises.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** It will certainly arise, I can guarantee that.

**The Chairman:** Do you want the motion read? Do you all understand it?

Motion agreed to.

**The Chairman:** Mr. McRae, we have finished with you. Mr. Kempling is the next questioner.

## [Interpretation]

**M. Rose:** J'aimerais faire un commentaire, monsieur le président. La question de savoir si nous subventionnons directement le CP Air, par l'entremise du ministère des Transports, est une question qui, me semble-t-il, selon vous, concerne l'amendement. Toutefois, le public subventionne toutes les lignes aériennes d'une façon importante, en construisant des aéroports. Assurément, le CP Air profite de ces aéroports comme les autres lignes aériennes. 800 millions de dollars pour Pickering et Sainte-Scholastique ne sont pas négligeables. Peut-être, pour ces simples raisons, si nous pouvions trouver dans le budget un article qui y fasse allusion, nous aurions une base de départ solide.

**Le président:** Monsieur Rose, je comprends vos préoccupations. Mardi prochain, je pense que nous aborderons le programme des transports aériens sur le ministère des Transports et que la question de la construction des aéroports et de ceux qui les utilisent, qu'il s'agisse des personnes ou des avions ou des propriétaires de ces avions, pourra être soulevée.

Je veux me montrer aussi général que possible dans mes décisions, messieurs, mais les choses seraient plus simples pour la présidence. Je comprends que l'on parle du Canadien Pacifique car il existe des subventions directes, pour les services passagers, de l'ordre de 42 millions de dollars. Je préfère que la motion ne parle pas de CP Air. Nous pourrions aborder la question des transports aériens et des aéroports mardi prochain.

**M. McRae:** Monsieur le président, pourrions-nous laisser la motion telle qu'elle, sans parler de CP Air, et présenter une autre motion dont s'occuperait le Comité directeur. Il serait intéressant de faire comparaître CP Air. Cela vous convient-il? Nous avons une motion, et nous pourrions présenter l'autre au Comité directeur pour voir si on peut convoquer CP Air.

**Le président:** Je suis prêt à discuter de cette question avec le Comité directeur.

Pouvons-nous passer au vote?

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** A toutes fins utiles, si nous convoquons CP Air, devrions-nous limiter nos discussions au domaine concernant directement les fonds f/d/raux? Ou, pourrions-nous aborder d'autres aspects de cette citoyenneté associée.

**Le président:** C'est une situation hypothétique, il est difficile de dire ce qui est recevable et ce qui ne l'est pas. Nous étudions le budget et je voudrais essayer de limiter la question à la dépense des deniers fédéraux.

Il s'agit d'une situation hypothétique, et nous devons attendre jusqu'à ce qu'elle se produise le cas échéant.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Elle se produira certainement, je puis vous le garantir.

**Le président:** Voulez-vous que je vous lise la motion? L'avez-vous tous comprise?

La motion est adoptée.

**Le président:** Monsieur McRae, nous en avons terminé avec vos points. M. Kempling a maintenant la parole.



[Texte]

**Mr. Kempling:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benson, I just want to carry on briefly for a moment along the line of questioning of Mr. McRae and Mr. Beatty. I will not belabour you on this point, but in my own particular town, which is Dundas, outside of Hamilton, the very sort of thing they are talking about is going on, where an application was made some 15 months ago to discontinue freight service in and out of the town and refer it to the service centre. Now the station agent is being removed from the station. There will be a janitor there to clean it up once a day. If anybody wants a passenger ticket he calls Hamilton and they mail the ticket out from Hamilton to Dundas, which can take, the way the mail service is, anything from four or five days to a week.

The very thing that Mr. McRae is pointing out is going to happen there, I know. I can take a bet on it. I am sure, that within a very short period of time an application will come before you from the CNR to discontinue the passenger service at Dundas. The station will disappear, and there you go.

**Mr. Benson:** First of all, as I mentioned . . .

**Mr. Kempling:** It seems like attrition to me. We chop half the service off and the other half suffers, and then we chop the other half off, you see, and it just dies. I think it bears some looking into.

**Mr. Benson:** The particular passenger service you are speaking of was one that we determined must be continued in the public interest. The selling of tickets—as I understand the situation, it is that a person has the alternative of telephoning for it. If he does not use the telephone for a ticket, he can buy the ticket on the train. He can go on the train and buy his ticket from the conductor.

**Mr. Kempling:** As long as we understand that.

**Mr. Benson:** Yes, it may be a public relations problem.

**Mr. Kempling:** The way it was put to me on the telephone was that in an emergency you can buy the ticket on the train, in an emergency. I have been on the train and sometimes the conductors are not too happy about selling tickets. So I will just leave that comment with you.

**Mr. Benson:** If a situation such as that arises, I would like to hear about it.

**Mr. Kempling:** I have lived there 40 years and I have used the train considerably. I still use it now and again for travelling in certain parts of the country because it is very convenient. But it just seems to me that it is a sort of attrition, that you cut off one arm and then you cut off a leg, and the first thing you know the damn thing does not move at all.

There is another aspect I would like to get into for a moment, Mr. Chairman. I am a businessman, and one of the great complaints we have is the problem with air express. The problem, as I have been able to dig into it, seems to revolve around the fact that air express is tied in with CN express. In other words, when the parcel reaches a depot, then CN express picks it up and delivers it, unless you say you are going to pick it up at the air terminal.

[Interprétation]

**M. Kempling:** Merci, Monsieur le président.

Monsieur Benson, je voudrais reprendre brièvement le sujet abordé par M. McRae et Beatty. Je n'osais pas vous assommer à ce sujet mais dans ma ville, Dundas, à peu de distance de Hamilton, c'est de cela qu'on parle, et notamment du fait qu'une demande a été présentée il y a quinze mois de cela, de supprimer le service de marchandise en partance et à destination de l'asile pour le remplacer au centre de service. Le chef de poste vient maintenant de quitter la gare. Il n'y aura plus qu'un concierge pour nettoyer les lieux une fois par jour. Si vous voulez acheter un ticket de train, il faut appeler la gare de Hamilton qui envoie le ticket par la poste à Dundas ce qui peut prendre entre 4 ou 5 jours et une semaine dans l'état actuel du service postal.

Et justement ce que faisait remarquer M. McRae, il va se produire à cet endroit, je suis prêt à le parier. Je suis sûr qu'à très court terme le CN vous présentera une demande en vue d'arrêter le service voyageur à Dundas; la gare disparaîtra et voilà.

**M. Benson:** Tout d'abord, comme je l'ai mentionné . . .

**M. Kempling:** Cela ressemble pour moi, à une sorte d'érosion du service. On commence par supprimer la moitié des services, ce qui a une influence négative sur l'autre moitié, et nous en profitons pour supprimer celle-là aussi. Pour tout faire disparaître, je crois que cela vaut la peine d'étudier la question.

**M. Benson:** On a justement déterminé que le service voyageur dont vous parlez doit se poursuivre dans l'intérêt du public. La vente des tickets, et si je comprends bien la situation, le voyageur peut également téléphoner pour en acheter un. S'il ne le fait pas, il peut également acheter son ticket dans le train. Il peut monter dans le train et acheter son ticket lorsque passe le contrôleur.

**M. Kempling:** Si c'est comme cela que nous comprenons les choses, oui.

**M. Benson:** Évidemment, il se peut qu'il y ait un problème de relations publiques.

**M. Kempling:** En fait, on m'a dit au téléphone qu'on expliquait la situation, qu'il était possible d'acheter le ticket dans le train en cas d'urgence. J'ai moi-même pris ce train et il arrive quelquefois que le contrôleur réchigne un peu avant de vendre les tickets. Je voulais que vous concluez.

**M. Benson:** Si des situations comme celles-là se produisent, j'aimerais qu'on m'en parle.

**M. Kempling:** Je vis depuis 40 ans dans cette région et j'ai énormément voyagé en train. J'utilise encore de temps en temps ce moyen de transport pour voyager dans certaines parties du pays car il est très commode. Mais il me semble qu'il y a en quelque sorte une érosion de services, on coupe un bras à gauche, une jambe à droite, et on est tout surpris de constater que rien ne va plus.

J'aimerais aborder pendant quelques instants un autre aspect, monsieur le président. Je suis un homme d'affaire et une des plaintes qui revient le plus fréquemment concerne le service de messageries aériennes. Comme j'ai pu m'en faire une idée, le problème me semble se ramener au fait que les messageries aériennes sont liées au service de messagerie du Canadien National en d'autres termes, lorsqu'un colis arrive au dépôt, ce sont les messageries du CN qui se chargent de sa livraison, sauf si vous précisez que vous-même aller en prendre la livraison à l'aérogare.

[Text]

I can cite case after case where you bring something in by air express. It comes in in perhaps 24 hours, and a week later on CN express you get it. I have had this particularly with overseas shipments coming in from Europe to Montreal on Lufthansa or SAS. At that point Air Canada takes over, and it brings it to Toronto in this particular instance. Then CN express takes it, and it will be 48 hours from Europe to Canada but 7 days from Toronto to Hamilton.

It is a joke, quite frankly, amongst the business community. I would suggest to you that you look into it because the air freight service works very well. It is an excellent service, because a private carrier takes over from the air terminal and makes the deliveries. I can actually bring product in air freight faster than I can air express by reason of the private carrier taking over at the terminal.

• 1140

**Mr. Benson:** I am not an expert on how the C.N.R. and Air Canada handle air express. Certainly you have made a complaint which is in the minutes, and I will bring it to the attention of the President of Air Canada and the President of the C.N.R. to get a reply and find out what the situation is and their views on it. I will be very pleased to do that.

**Mr. Kempling:** That is fine. That would be very good of you. I will just finish off with this comment, that I have discussed this myself with the operating people at Air Canada. When I have complained bitterly they have suggested that we try air freight rather than air express.

One other point, Mr. Benson. Is there any amount in the current CTC estimates representing directly or indirectly a subsidy or any other consideration of any kind to the railways which they would not have otherwise received if the government had not imposed the rail freight freeze in January?

**Mr. Benson:** No. Certainly not in my estimates.

**Mr. Kempling:** All right. My concern in this instance is for the hire-truck industry, and of course the railways are involved in this. They are very concerned about this point. Can you assure this Committee that if a subsidy is recommended for the C.N.R. or the C.P.R. or any other railway as a result of the freight rate increase in January, you would recommend that this subsidy in some form be extended to the motor truck carriers?

**Mr. Benson:** This, of course, is a matter of government policy.

**Mr. Kempling:** But you are in a position to recommend, I think.

**Mr. Benson:** If we are asked to recommend.

**Mr. Kempling:** Yes.

**Mr. Benson:** If they ask us to recommend we can recommend, but here it is a matter of government policy; they have to make the decision. Certainly we have no authority to pay any subsidy unless there is an estimate or law. And I really do not know the situation *vis-à-vis* the Minister of Transport and the railways.

[Interpretation]

Je pourrais vous citer de nombreux cas de transport de colis par messagerie aérienne. Le colis est transporté en vingt quatre heures et les messageries du CN vous le livre une semaine plus tard. J'ai connu ce problème dans le cas de marchandise expédiée d'Europe jusqu'à Montréal par Luftansa ou SAS. A ce moment, Air Canada prend la relève et apporte le colis jusqu'à Toronto du moins dans le cas qui nous occupe. Nous avons ensuite les messageries du CN qui prennent le colis en charge et, bien que le colis ait été expédié en 48 heures d'Europe, il lui faut sept jours pour être livré de Toronto à Hamilton.

Cela fait même l'objet de blague dans les milieux commerciaux. Je vous propose donc d'étudier la situation car le service de fret aérien fonctionne très bien. C'est un service excellent du fait que ce soit un transporteur privé qui fasse la livraison à partir de l'aérogare. En fait, je peux faire venir plus rapidement des marchandises par fret aérien que par messagerie aérienne à cause justement du

fait que c'est un transporteur privé qui assure la livraison à partir de l'aérogare.

**M. Benson:** Je ne sais pas très bien comment fonctionnent les messageries aériennes du CN et d'Air Canada. Je remarque que vous avez formulé une plainte qui est dûment consignée, et je port la question à l'attention du président d'Air Canada et du président du CN afin qu'ils me donnent une réponse, que je puisse me faire une idée de la situation et connaître leur opinion à ce sujet. Je le ferai certainement avec plaisir.

**M. Kempling:** C'est parfait. Je vous en serais gré. Pour conclure, j'ajouterais que j'ai discuté moi-même de cette question avec les fonctionnaires d'Air Canada chargés des services d'exploitation. Ils ont répondu à mes plaintes amères que je n'avais qu'à utiliser le service de fret aérien plutôt que les messageries aériennes.

Une autre question, monsieur Benson. Une fraction du budget actuel de la Société représente-t-elle directement ou indirectement une subvention ou toute autre forme d'assistance accordée aux chemins de fer que ces derniers n'avaient pas reçu si le Gouvernement n'avait pas imposé au mois de janvier un gel des tarifs de fret ferroviaire?

**M. Benson:** Non, certainement pas dans mon budget.

**M. Kempling:** Très bien. Cette question me préoccupe parce qu'elle a des répercussions sur l'industrie du camionnage et il est certain que les chemins de fer ont également un rôle à jouer. Les camionneurs sont très préoccupés. Pouvez-vous assurer le Comité si une subvention est recommandée pour le CN ou le CP, ou toute autre société de chemin de fer, à la suite de l'augmentation des tarifs du fret ferroviaire au mois de janvier, vous recommanderiez qu'une partie de cette subvention bénéficie également aux transporteurs routiers?

**M. Benson:** Il s'agit là évidemment d'une question de politique gouvernementale.

**M. Kempling:** Mais vous êtes en mesure de faire des recommandations, je crois.

**M. Benson:** Oui, si on nous le demande.

**M. Kempling:** Oui.

**M. Benson:** Si on nous demande de faire des recommandations, nous faisons des recommandations. Mais il s'agit ici de questions de politique de la part du Gouvernement; c'est au Gouvernement à prendre la décision. Nous n'avons certainement pas le pouvoir de payer des subventions, sauf lorsque celles-ci sont prévues dans un budget ou dans une



[Texte]

**Mr. Kempling:** Well, the annual freight revenues of the motor truck industry are running at about \$1.5 billion as opposed to \$1.8 billion for rail, and you can see they are very, very close. And of course, this is a good way to kill that industry, where those lines that are running rail competitive are frozen out as a result of a subsidy payment.

**Mr. Benson:** I would suggest that your question, and it is a legitimate question, should really be addressed to the Minister of Transport.

**Mr. Kempling:** All right. Thank you very much.

One other point. I am going all over the map here, so I am not hanging you on safety or any of these other things. In Hamilton, which is part of my riding, we have a regional airport that is in the throes of being expanded. There have been six applications, I understand, for an international charter service to originate in Hamilton. Does this fall under your jurisdiction?

**Mr. Benson:** I cannot tell you the exact number.

**Mr. Kempling:** That does not matter.

**Mr. Benson:** I know that there is one case called Ontario Worldair on which we are going to hold public hearings in the relative near future. There was a prehearing conference, there was an application, it was opposed by existing charter services and we made a preliminary determination some time ago. Then, as the Minister of Transport has the right to do under the Aeronautics Act, he asked us to review it. Ordinarily the review takes place by the Chairmen of the various committees sitting on a review committee. We decided in this case that since this one had a great deal of public interest we should have public hearings, and public hearings will be forthcoming very soon.

**Mr. Kempling:** I assume in Hamilton?

**Mr. Benson:** In Ottawa on May 23, 1973.

**Mr. Kempling:** In Ottawa on May 23, 1973. It is too bad that they cannot be held in Hamilton. Would you check the number of applications?

**Mr. Benson:** Yes, I will check the number of applications.

**Mr. Kempling:** My information is that there are six applications. We are in a position where I think the bulk of the people in the Hamilton area want a better air facility.

• 1145

We have the usual groups who are opposing any expansion or extension of the airport. We have been flying international out of Hamilton for a number of years, as you are aware. But when they hear of an international air charter service operating out of Hamilton and they hear of six applications, they have visions of the Hamilton regional airport becoming another Toronto international airport, and I try to explain that they are not at all the same thing.

[Interprétation]

loi. Et je ne connais pas vraiment la situation dans laquelle se trouve le ministre des Transports et les chemins de fer.

**M. Kempling:** Eh bien, les recettes annuelles que rapporte le transport routier à l'industrie du camionnage s'élève environ à 1,500 millions de dollars, par rapport à 1,800 millions de dollars pour les transports ferroviaires, et vous voyez que les chiffres sont proches. Eh bien, sûr, si on bloque les transporteurs qui rendent justement les chemins de fer concurrentiels, en accordant une subvention de ce genre, c'est la meilleure façon de tuer cette branche de l'industrie.

**M. Benson:** Votre question est, je le reconnais, légitime, mais vous devriez plutôt la poser au ministre des Transports.

**M. Kempling:** Très bien, merci beaucoup.

Une autre question. Je passe tout en revue et je ne vais pas vous accrocher sur des questions de sécurité par exemple. A Hamilton, qui fait partie de ma circonscription, nous avons un aéroport régional qui est à la veille d'être agrandi. Il y a eu je crois six demandes d'autorisation de création de services nolisés internationaux à partir de Hamilton. Ceci relève-t-il de vous?

**M. Benson:** Je ne puis pas vous dire le chiffre exact.

**M. Kempling:** Cela n'a pas d'importance.

**M. Benson:** Je sais qu'il y a un cas, une société qui s'appelle Ontario Worldair à propos duquel nous allons tenir des séances publiques dans un avenir rapproché. Nous avons déjà eu une conférence préparatoire, une demande avait été présentée, mais les services nolisés existant y ont fait opposition et nous avons procédé à une détermination préliminaire il y a quelque temps. Ensuite, comme le ministre des Transports a le droit de le faire en vertu de la Loi sur l'aéronautique, il nous a demandé de procéder à une étude. Généralement, cette étude est effectuée par des présidents des divers comités qui font partie du comité d'étude. Nous avons décidé dans ce cas que, puisqu'il s'agissait d'une question d'intérêt public, nous devions tenir des séances publiques, et celles-ci auront lieu très bientôt.

**M. Kempling:** A Hamilton, je suppose?

**M. Benson:** A Ottawa, le 23 mai 1973.

**M. Kempling:** A Ottawa, le 23 mai 1973. Il est dommage que ces audiences ne puissent avoir lieu à Hamilton. Pourriez-vous vérifier le nombre de demandes?

**M. Benson:** Oui, certainement.

**M. Kempling:** Selon mes renseignements, il y a six demandes. Nous en sommes arrivés à un moment, je crois, où la majorité des gens de la région de Hamilton voudraient de meilleurs services aériens.

Il y a les groupes qui s'opposent habituellement à l'agrandissement de l'aéroport. Comme vous le savez, depuis de nombreuses années nous avons des vols internationaux en partance de Hamilton. Mais lorsque ces groupes entendent parler d'un service de vols internationaux nolisés qui fonctionnerait à partir de Hamilton, lorsqu'ils entendent parler de six demandes, ils ont l'impression que l'aéroport régional de Hamilton va devenir le pendant de l'aéroport international de Toronto et c'est pour cette raison que j'essaie d'expliquer que ce n'est pas du tout la même chose.

## [Text]

But if you could let me know the number of applications, I would appreciate it.

**Mr. Benson:** Yes, we will do that, I just do know off hand.

**Mr. Kempling:** If there are more than one, might I suggest that you take under advisement the possibility of holding a public hearing in Hamilton? It is a pretty hot issue there and I think it would be worthwhile for the public interest.

The last question I have—so the Chairman will not knock me down here—is with reference to the Bell Telephone application B. Is that under study right now?

**Mr. Benson:** No.

**Mr. Kempling:** It is not.

**Mr. Benson:** No time has been set down for hearings. Usually before the hearings you have a prehearing conference.

**Mr. Kempling:** I see.

**Mr. Benson:** Nothing is being done at the present time.

**Mr. Kempling:** In other words, it is just in limbo.

**Mr. Benson:** I might give you a reason.

**Mr. Kempling:** Yes, I would like to have it.

**Mr. Benson:** With the decision under application A it was the view of the Committee that they wanted to see what the results were in actual figures for a time before they even heard application B. Application B is to apply in 1974 so it would not likely be heard under normal circumstances until this fall anyway.

**Mr. Kempling:** That is fine. Thank you.

**The Chairman:** Gentlemen, I should perhaps bring you up to date. We have heard Mr. Beatty and Mr. Kempling who were a carry-over from the previous meeting. We worked in Mr. McRae. I think the Committee would like to adjourn about 12.30; it is 11.45 now. I have on my list Mr. Mazankowski, Mr. Harney, Mr. Schumacher, Mr. Rose and Mr. Thomas and I will put down Mr. Ellis' name.

Let us see if we could not just speed it up. I cautioned the Committee at a previous meeting and urged people to try and be brief and put their questions as succinctly as possible and we will try to get the answers. We will try to work through the remaining names on my list before 12.30.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman.

**The Chairman:** Excuse me. Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I was late and you might have mentioned the report of the steering committee but I have been in contact with the Minister. He will be unable to be here with us in the morning but he could be here for both the afternoon and evening on the same day, if you would like him. I thought I should say this now as some of the members may leave the Committee room and would not know of this. The Minister has an appointment for Tuesday morning which has been scheduled for a long time. If you could change the morning for the afternoon, 3.30 to 5.00 or 5.30 and then 8 o'clock until whenever you want, he is quite willing to do it.

## [Interpretation]

Mais si vous pouviez me donner le nombre de demandes, je vous en serais gré.

**M. Benson:** Certainement, mais je ne le connais pas de mémoire.

**M. Kempling:** S'il y a plus d'une demande, je vous suggérerais d'envisager la possibilité de tenir une audience publique à Hamilton. Il s'agit d'un problème brûlant et qui intéresse à mon avis directement le public.

Ma dernière question—et ceci afin que le président ne m'interrompe pas de but en blanc—a trait à la demande présentée par la Bell Téléphone. Est-elle actuellement à l'étude?

**M. Benson:** Non.

**M. Kempling:** Très bien.

**M. Benson:** Le calendrier des audiences n'a pas encore été fixé. Nous avons d'habitude une conférence préparatoire avant les audiences.

**M. Kempling:** Je vois.

**M. Benson:** Mais rien n'est encore fait à l'heure actuelle.

**M. Kempling:** Nous en sommes encore au stade de la gestation en d'autres termes.

**M. Benson:** Je pourrais vous en donner la raison.

**M. Kempling:** Je vous en prie.

**M. Benson:** Étant donné la décision prise en vertu de la demande A, le Comité a émis l'opinion qu'il préférerait attendre pour pouvoir étudier les résultats et les chiffres pendant un certain temps avant de passer à la demande B. La demande B s'applique à 1974, donc dans des circonstances normales, l'audience n'aurait de toute manière pas lieu avant l'automne prochain.

**M. Kempling:** C'est parfait. Merci.

**Le président:** Messieurs, une petite mise au point s'impose. Nous avons entendu MM. Beatty et Kempling dont les noms avaient été reportés de notre réunion précédente. Nous avons eu M. McRae également. Je pense que nous voulons lever la séance vers 12 h. 30 et il est maintenant 11 h. 45. J'ai sur ma liste les noms de Mazankowski, Harney, Schumacher, Rose et Thomas et j'y ajoute celui de M. Ellis.

Si nous essayons d'accélérer un petit peu les choses? Au cours d'une réunion précédente, j'ai déjà averti les membres du Comité dans ce sens en leur demandant d'être brefs et de poser leurs questions aussi succinctement que possible, en essayant également d'obtenir les réponses aussi rapides que possible. Nous allons essayer d'en terminer avant 12 h. 30 avec les noms qui sont sur ma liste.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président...

**Le président:** Excusez-moi. Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je suis arrivé en retard et il se peut que vous ayez mentionné le rapport du comité directeur, mais je dois vous dire que j'ai personnellement été en contact avec le ministre. Il ne lui sera pas possible de se joindre à nous dans la matinée, mais il sera libre au cours de l'après-midi et de la soirée si vous le désirez. Je pensais devoir le dire avant que certains membres du Comité ne quittent la salle. Le ministre a pour mardi matin un rendez-vous qui a été fixé depuis longtemps. Si vous pouviez remplacer la séance du matin pour la mettre l'après-midi, de 15 h. 30 à 17 h. ou à 17 h. 30, quitte à reprendre les travaux à 20 h. jusqu'à loisir, le ministre est disposé de toute manière à venir.



## [Texte]

**The Chairman:** Perhaps the Committee members can think about those comments from now until 12.30 and we will finalize the decision on that before we adjourn.

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I will try to abide by your instructions. I wanted to ask Mr. Benson some questions about the ABC's. The air charter travel industry has been described as one of gloom and despondency as a result of the advent of the ABC regulations. It seems no one is really happy about the new regulations. The public is not, the travel agency industry certainly I not and it seems now that the airlines are not all that happy.

It seems that the regulations were designed to favour the airlines, but now we see that they are being forced to cut back some of their flights. There are consolidations and cancellations. I think the whole ABC regulations have created a great deal of confusion. The 90-day prebooking requirement and the 25 per cent nonrefundable deposit is described by the travelling public as a risky venture. There is certainly a great deal of difference in the tariffs that are filed for air charter travellers from Canada going overseas compared to those travelling from England to Canada. I think this is manifested in the fact that bookings have dropped. In talking to members of the travel industry they advise that the whole package is practically unmarketable.

• 1150

Mr. Benson, has the Air Transport Committee been in the process of reviewing the ABC's. It was indicated in the House by Mr. Marchand that we would have to try the regulations out and, if they did not work, they would have to be reviewed, amended and changed. Could you tell me, sir, if any review has taken place? Could you also advise the Committee whether the regulations have been designed to discourage air charter travel to try to divert that traffic to excursion type or regular scheduled service?

**Mr. Benson:** I could answer the last question with a "no" and then get into answering the previous questions.

The ABC's, as you know, were not solely something thought up by the Canadian Transport Commission. There were international meetings in Paris and Washington, I believe, with a final meeting taking place here. We certainly have not in the ABC's everything we in Canada would have liked to have or what we would want, ideally, but they were the best that could get accepted by the various countries, and the situation is that if you do not have acceptance by the two countries then if any body is flying a charter they cannot land.

**Mr. Mazankowski:** Do other countries have the 90-day prebooking requirement with a 25 per cent nonrefundable deposit?

**Mr. Benson:** Yes, they do. Incidentally, we did modify the period this year. We have put in a break-in period to the end of June to switch over, and it is extended now to the end of August. So flights between now and the end of August will not have to have a 90-day period. Even in this we got into a little trouble with the British. They wanted

## [Interprétation]

**Le président:** Les membres du Comité pourraient peut-être réfléchir à cela avant 12 h. 30 de sorte que nous puissions prendre une décision avant de lever la séance.

Monsieur Manzankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je vais essayer de me conformer à vos instructions. Je voulais poser quelques questions à M. Benson au sujet des règlements sur les réservations d'avance ou, comme on les appelle communément, les règlements ABC. On a dit que l'industrie du transport aérien nolisé connaissait des jours sombres depuis l'entrée en vigueur des règlements ABC. Apparemment, personne n'est vraiment satisfait de ce nouveau règlement. Le public ne l'est pas, les agences de voyage certainement pas non plus, et il semble maintenant que les compagnies aériennes n'en sont pas plus satisfaites.

Apparemment le règlement a été conçu pour favoriser les compagnies aériennes, mais nous constatons maintenant que celles-ci sont obligées de supprimer certains de leurs vols. On procède à des regroupements et à des annulations de certains vols. Je pense que l'ensemble du règlement ABC a contribué à créer une confusion importante. La condition de réservation 90 jours d'avance et le dépôt non remboursable de 25 p. 100 sont considérés par les voyageurs comme une entreprise hasardeuse. Il existe certainement une différence importante entre les tarifs présentés pour le transport de passagers par vol nolisé à partir du Canada vers l'Europe et les tarifs applicables dans l'autre sens. A mon avis, cela est confirmé par le fait que les réservations ont diminué. J'ai parlé à des représen-

tants du secteur des agences de voyage qui m'ont dit que le système n'était absolument pas commercialisable.

Monsieur Benson, le Comité des Transports aérien a-t-il réétudié le règlement ABC? M. Marchand a indiqué à la Chambre qu'il faudrait faire en sorte que les règlements fonctionnent et, si ce n'est pas possible, qu'il faudrait les réétudier, les modifier et les changer. Pourriez-vous me dire si une telle étude a eu lieu? Pourriez-vous également me dire si ce règlement a été conçu pour dissuader les gens de prendre des vols nolisés et pour essayer de replacer cette clientèle dans la catégorie des vols normaux et des excursions?

**M. Benson:** J'aimerais commencer par répondre «non» à la dernière question pour répondre ensuite aux questions précédentes.

Comme vous le savez, le règlement ABC n'a pas seulement été établi par la Commission canadienne des Transports. Il y a eu des réunions internationales à Paris et à Washington, je pense, ainsi qu'une dernière réunion au Canada. Il est certain que le règlement ABC ne contient pas tout ce que nous aurions voulu qu'il contienne, pour être l'idéal, mais il constitue la meilleure solution qui ait pu être acceptée par les divers pays signataires. En fait, si deux pays refusent le règlement, plus aucun avion nolisé ne peut atterrir.

**M. Mazankowski:** La condition exigeant la réservation 90 jours d'avance et un dépôt de 25 p. 100 non-remboursable s'applique-t-elle à d'autres pays?

**M. Benson:** Certainement. Je signalerais en passant que nous avons modifié cette durée cette année. Nous avons commencé par une période de rodage s'étendant jusqu'à la fin de juin et celle-ci vient maintenant d'être prolongée jusqu'à la fin d'août. Ainsi donc les vols qui auront lieu jusqu'à la fin du mois d'août ne seront pas soumis à cette

[Text]

to have the passenger list 90 days ahead of time in Britain and it was brought to our attention by some of the carriers that this would mean they would have to have it 110 days ahead of time in Vancouver or something like that. The British have agreed that it be mailed when they are fully operative on the 90-day basis, at the same time it is mailed to the Canadian Transport Commission.

The basic rules are the same for other countries. Italy has not as yet accepted ABC charters, and the position vis-à-vis Italy is very much in the air.

**Mr. Mazankowski:** What about the United States?

**Mr. Benson:** The United States is in court with respect to ABC's, as I recall, but I think they will be flying. They agreed to ABC's but the procedure over there in getting them into effect has caused them some difficulty, I believe.

**Mr. Mazankowski:** In other words the charter travel industry and, indeed, the public have really had little input so far as the adoption and the implementation of the regulations are concerned. Where there any discussions with the travel industry?

**Mr. Benson:** Oh yes, we discussed the regulations before they were promulgated with the travel industry and the air carriers—with ESTA.

**Mr. Mazankowski:** They have stated publicly that this basically has been a unilateral decision by the CTC and they had very little to do with it.

**Mr. Benson:** Mind you, it is not a unilateral decision by the CTC in any case; it was an agreement among the travel authorities of all the major countries to which we fly, that is the European countries, the United States and ourselves.

**Mr. Mazankowski:** What about the provision wherein a foreign carrier cannot file a tariff below that of a Canadian carrier.

**Mr. Benson:** That is not the case in other countries' regulations. The basic reason for this, Mr. Mazankowski, is that we believe the Canadian charterer, the people who operate charter service in Canada, should have a fair share of the business, if we are going to have charter service operating with Canadian crews and aircraft out of Canada. If one does not have the price protection which is in there, which we think, with the fares that are filed with us, will not be vastly profitable or anything like that, because their costs are quite different.

• 1155

**Mr. Mazankowski:** How can you then explain the fact that a resident of the U.K. can fly from London or Manchester to Toronto and back again for \$108 while a Canadian would have to pay \$70 or \$75 more.

**Mr. Benson:** They have an entirely different cost basis. Their crews are at different levels of income; their support staffs on the ground in Britain are far less costly than here because of differentials in wage rates.

[Interpretation]

période de 90 jours. Et à ce sujet justement il se peut que nous ayons quelques difficultés avec les Britanniques qui voulaient qu'on leur communique la liste des passagers 90 jours avant la date prévue pour le départ. Ce sont des transporteurs qui nous en ont fait part et cela signifierait par exemple qu'à Vancouver la liste des passagers devrait être bouclée quelque 110 jours avant la date prévue du départ. Les Britanniques ont accepté que les transporteurs leur envoient la liste le 90<sup>e</sup> jour, en même temps qu'ils l'envoient à la Commission canadienne des Transports.

Les règles de base sont les mêmes pour les autres pays. L'Italie n'a pas encore accepté les vols nolisés ABC et la position vis-à-vis de ce pays est encore réservée.

**M. Mazankowski:** Et les États-Unis?

**M. Benson:** Aux États-Unis, le règlement ABC fait pour l'instant l'objet d'un litige dont sont saisis les tribunaux, du moins pour autant que je me le rappelle, mais je pense que les vols auront néanmoins lieu. Les États-Unis ont accepté le règlement ABC mais le processus d'application leur occasionne, je crois, certaines difficultés.

**M. Mazankowski:** En d'autres termes, la participation de l'industrie des vols nolisés et du public est assez faible, du moins en ce qui concerne l'adoption et l'application des règlements. Y a-t-il eu des discussions avec les représentants de l'industrie?

**M. Benson:** Certainement, nous avons discuté de ces règlements avec les représentants de l'industrie et avec les transporteurs aériens, l'ESTA, avant même que les règlements soient promulgués.

**M. Mazankowski:** Mais ces derniers ont déclaré publiquement qu'il s'agissait d'une décision unilatérale qui avait été prise par la CCT et qu'ils avaient eu très peu de choses à dire à ce sujet.

**M. Benson:** Ne vous en déplaît, il ne s'agit pas d'une décision unilatérale prise par la CCT; il s'agit d'un accord conclu par les autorités compétentes en matière de transport des principaux pays avec lesquels nous entretenons des liaisons aériennes, c'est-à-dire les pays européens, les États-Unis et nous-mêmes.

**M. Mazankowski:** Qu'en est-il des dispositions interdisant à un transporteur étranger de proposer un tarif inférieur à celui d'un transporteur canadien?

**M. Benson:** Ceci n'existe pas dans les règlements des autres pays. La raison principale de cette disposition, monsieur Mazankowski, est le fait qu'à notre avis les exploitants de vols nolisés au Canada, les gens qui s'occupent de services de vols nolisés au Canada, doivent avoir une juste partie du marché, si nous voulons que les vols nolisés continuent à être effectués par des équipages et par des avions canadiens. Si nous n'avions pas la clause de la protection des prix que nous avons ici, les tarifs qui nous sont proposés ne seraient que rarement très profitables étant donné la différence de coût d'un continent à l'autre.

**M. Mazankowski:** Comment expliquez-vous le fait qu'un résident du Royaume-Uni peut prendre un avion de Londres ou de Manchester jusqu'à Toronto et retour pour \$108 alors qu'un Canadien doit payer \$70 ou \$75 de plus?

**M. Benson:** La structure des coûts est entièrement différente. Le salaire des équipages est différent; le personnel de soutien au sol coûte beaucoup moins cher en Grande-Bretagne qu'ici étant donné la différence de salaire.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** By that amount? I mean, that is a difference of \$70. I believe the U.K. to Toronto flight is \$108; I believe the same flight departing from Toronto and returning is around \$179; roughly \$71 difference.

**Mr. Benson:** I have been told that the \$108 is a come-on fare, that most of Lakers' fares are higher than that.

**Mr. Mazankowski:** I want to refer also to another section of the ABCs, and that is your regulation pertaining to the fact that no air carrier shall advertise or cause to be advertised any ABC.

**Mr. Benson:** The charter does the advertising. The air carrier does not do the advertising, it is done by the charters.

**Mr. Mazankowski:** The point I wish to make is that in the case of Wardair, they have established a wholly-owned subsidiary called Intervac, and for all intents and purposes it is Wardair that is doing the advertising. It is a company wholly and totally owned by Wardair, and they are pretty bold about pointing out that Intervac is a wholly-owned subsidiary of Wardair. Does this comply with the provisions of the act?

**Mr. Benson:** I believe it does. Any carrier could incorporate a travel agency.

**Mr. Mazankowski:** In other words, the air carriers are, indeed, advertising ABCs.

**Mr. Benson:** They could through a travel agency, or through their own travel agency.

**Mr. Mazankowski:** Has this not been detrimental to the travel agency industry?

**Mr. Benson:** I am informed that they still pay commissions to travel agents and so on. I really cannot judge that.

**Mr. Mazankowski:** Who is "they"?

**Mr. Benson:** The charterer. The person who charters the aircraft. He pays through the agent.

**Mr. Mazankowski:** But the air carrier does not pay any commissions to their agency.

**Mr. Benson:** They are not supposed to. Am I correct in that?

As a matter of fact, there were some allegations in this regard in a general way in the newspaper, and I immediately made an inquiry, and we found no example. If somebody would come to us with a specific case where somebody is making a kickback, then we will take strong action. But as so often happens, general accusations are made with no specific case brought to our attention, and we cannot take action unless we know who to take action against.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, I think I have been generous with you in allotting you a minute or two over. Mr. Harney, you are next.

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** A ce point? En fait, il y a bien une différence de \$70. Je crois que le prix du vol entre le Royaume-Uni et Toronto est de \$108; alors que le prix du vol à partir de Toronto est d'environ \$179; ce qui nous fait en gros une différence de \$71.

**M. Benson:** On m'a dit que le tarif à \$108 était rarement respecté et que la plupart des tarifs sont supérieurs.

**M. Mazankowski:** Je voulais également aborder un autre article du règlement ABC, celui qui précise qu'aucun transporteur aérien ne pourra annoncer ou faire annoncer un vol ABC.

**M. Benson:** La société de nolisement se charge de la publicité. Le transporteur aérien ne fait pas de publicité, c'est la société qui nolise l'avion qui la fait.

**M. Mazankowski:** Ce que je voulais faire remarquer, c'est que dans le cas de Wardair, cette société a établi une filiale qui lui appartient totalement et qui s'appelle Intervac, et à toutes fins pratiques, c'est Wardair qui se charge de la publicité. Intervac appartient totalement à Wardair, laquelle se garde bien de le mentionner. Ceci est-il conforme aux dispositions de la loi?

**M. Benson:** Je le crois. N'importe quel transporteur peut constituer en société une agence de voyage.

**M. Mazankowski:** En d'autres termes, les transporteurs aériens en fait annoncent des vols ABC.

**M. Benson:** Ils peuvent le faire par l'intermédiaire d'une agence de voyage ou par l'intermédiaire de leur propre agence de voyage.

**M. Mazankowski:** Ceci ne nuit-il pas aux agences de voyage indépendantes?

**M. Benson:** On me dit qu'ils continuent à payer une commission aux agents de voyage, etc. Mais je ne peux en fait en juger.

**M. Mazankowski:** Qui «ils»?

**M. Benson:** Les nolisateurs. Les personnes qui nolisent l'avion. Ce sont elles qui paient une commission à l'agence de voyage.

**M. Mazankowski:** Mais le transporteur aérien ne paie aucune commission à sa propre agence de voyage.

**M. Benson:** Il n'est pas censé le faire. Ai-je raison?

En fait, les journaux ont fait certaines allégations à ce sujet, de manière générale, et je me suis empressé de faire une enquête qui n'a révélé aucun exemple. Si quelqu'un vient nous trouver et nous soumet un cas d'espèce, et si on nous montre qu'il y a un essai en retour de ce genre, nous allons prendre des mesures énergiques. Mais comme cela arrive très souvent, on lance des accusations en général sans aucun exemple précis et nous ne pouvons donc prendre des mesures tant que nous ne savons pas contre qui les prendre.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, je crois que j'ai été généraux à votre égard en vous accordant une ou deux minutes supplémentaires. Monsieur Harney, vous êtes le suivant.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I firmly believe that the Advance Booking Charter regulations are not working properly, and I would like to make a motion, if I may.

**An hon. Member:** Make it quick.

**Mr. Mazankowski:** I move that this Committee recommend to the Canadian Transport Commission the advisability of reviewing and amending existing ABC regulations as described in SOR 73-26 in consultation with representatives of the airlines, the air charter industry and the travelling public.

**The Chairman:** What you are saying is that this Committee recommends to the CTC that they review an existing regulation.

**Mr. Benson:** As a matter of fact, we are doing this constantly.

• 1200

**Mr. Mazankowski:** Well, I would think that this would just add further support to your cause, sir, and let you know that this Committee feels...

**Mr. Benson:** I have no objection. We are doing this constantly.

**The Chairman:** I am going to rule it in order and I am going to put the question. If there are any comments let us hear them quickly. I want to move on.

All those in favour of the motion.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Fine, we will bring this to the attention of the CTC. Mr. Harney, the next question.

**Mr. Harney:** I think, Mr. Chairman, just because we have disposed of the question we have not disposed of the matter.

**The Chairman:** Oh on, in no way.

**Mr. Harney:** Mr. Chairman, I wonder if Mr. Benson could clarify a point with regard to the rate-setting powers of the CTC with regard to the rates for ABCs. Is it the case that the CTC is the rate-setting agency?

**Mr. Benson:** For the charter price to the airlines, yes.

**Mr. Harney:** For the charter price to the airlines. Then you do receive the rate applications from the airlines and accept them or not.

**Mr. Benson:** Yes, that is correct.

**Mr. Harney:** So you are clearly the agency that adopts or sets the rates for charter flights. Mr. Chairman, I ask Mr. Benson through you, if the CTC was thoroughly satisfied that the difference between the Canadian charter rates mentioned by Mr. Mazankowski and the British charter rates could be fully explained by the difference in wage rates between Canada and Britain. Surely, it seems to me Mr. Chairman, it is rather hard to believe that wage rates in Britain for pilots, etc. are at least 45 per cent less than they are in Canada. I know that in the past British ships used lashkars to man the ships at cheap rates but surely they are not doing that now.

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je crois fermement que le règlement concernant le nolisement avec réservation à l'avance ou Règlement ABC, n'est pas satisfaisant et j'aimerais, si vous me le permettez, présenter une motion.

**Une voix:** Rapidement alors.

**M. Mazankowski:** Je propose que le Comité recommande à la Commission canadienne des transports qu'il est souhaitable de réétudier et de modifier les règlements ABC existants décrits dans le décret du conseil SOR 73-26, en consultation avec des représentants des compagnies aériennes, des sociétés de nolisement et des voyageurs.

**Le président:** Vous voulez donc que le Comité recommande à la CCT d'étudier un règlement qui existe déjà.

**M. Benson:** En fait, c'est ce que nous faisons tout le temps.

**M. Mazankowski:** En fait, je pense que cela revient à appuyer votre cause, monsieur, et à vous montrer que le Comité estime...

**M. Benson:** Je n'ai aucune objection à formuler. C'est ce que nous faisons tout le temps.

**Le président:** Selon moi la motion est conforme et je vais la mettre aux voix. Si quelqu'un a une observation à formuler, qu'il la fasse rapidement. Je tiens à poursuivre.

Quels sont ceux qui sont en faveur de la motion.

La motion est adoptée.

**Le président:** Parfait, nous allons donc porter ceci à l'attention de la CCT. Monsieur Harney, votre question suivante.

**M. Harney:** A mon avis, monsieur le président, nous n'en avons pas fini avec le sujet même si nous en avons fini avec la question.

**Le président:** Certainement.

**M. Harney:** Monsieur le président, monsieur Benson pourrait peut-être préciser quels sont les pouvoirs de la CCT en matière de fixation des taux dans le cadre du règlement ABC. Dans le cas qui nous occupe, est-ce la CCT qui fixe les tarifs?

**M. Benson:** Oui pour ce qui est des tarifs des vols nolisés des compagnies aériennes.

**M. Harney:** Donc, les compagnies aériennes vous soumettent les tarifs qu'elles comptent appliquer et vous les acceptez ou pas.

**M. Benson:** C'est exact.

**M. Harney:** Donc c'est vous qui adoptez ou fixez les tarifs des vols nolisés. Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Benson si la CCT est tout à fait convaincue qu'on peut expliquer, comme l'a mentionné M. Mazankowski, la différence qui existe entre les tarifs des vols nolisés canadiens et les tarifs des vols nolisés britanniques par le fait qu'il y a entre le Canada et la Grande-Bretagne une différence d'échelle de salaires. Il me semble difficile à croire, monsieur le président, que l'échelle de salaires des pilotes britanniques, par exemple, est au moins de 45 p. 100 inférieure à l'échelle canadienne. Je sais que jadis les Britanniques mettaient sur leurs bateaux des équipages mercenaires, ce qui leur coûtait moins cher, mais je doute très fort qu'ils le fassent aujourd'hui pour leurs avions.



[Texte]

**Mr. Benson:** Actually our rates that we allow Canadian charter firms to charge are not based on a comparison with other people's rates, which as I mentioned may vary all over the place. There was one specific figure of \$108; the Laker rates that are filed quite often are not all \$108.

What we do is we examine the rates which are submitted and look at the economics of the particular air line to see whether they are compensatory based on their costs with an allowance for a reasonable profit. I do not think they are huge profit makers. Under the regulations I would just like to mention also that there may be no unjust discrimination or unreasonable preference or advantage, and any unreasonable prejudice or disadvantage. They may not have those. It is one of the factors to ensure that you cannot, in effect, file a rate for one group of people that is different from the rate for another group of people. At the same time and for the same service.

**Mr. Harney:** That is to say for carriers within this country. So in effect the aspect of the regulation you have read out really has very little to do with the question I asked which had to do with the very, very evident differential between the Canadian rates and the British rates. I do accept your point that the Laker rate of \$108 is a kind of come-on. It is the lowest possible rate. So is a come-on from the Canadian carriers; their lowest possible rate is one that does not apply in many, many cases. It soon moves up as you move into the season—as you move to the summer.

**Mr. Benson:** There is a parallel movement.

**Mr. Harney:** Right. In other words the differential between the Canadian rates and the British rates remains more or less.

**Mr. Benson:** There is a differential. There was a differential under affinity as well. But I think it is essential that we continue having a charter industry in Canada. I think you will support that.

**Mr. Harney:** Yes. That is a good question whether we will continue having a charter industry in Canada. It brings up another matter.

Last year, well, various figures have been bandied around as to the number of Canadians having resort to air charters operating out of the United States. I am thinking particularly of the people in southwestern Ontario where a very large part of the Canadian population lives, going across the border to avail themselves of cheaper or easier air charters. Last year, for example, it was said that some 200,000 people went over the border to use American charters. Judging from the fact that the airlines are now cutting back on bookings for this summer because they cannot fill their anticipated flights in spite of all the advertising they have been putting out—there might be a question to be asked about that—can we expect that there will be an increase in the number of Canadians going over the border to use American-based charters this summer?

• 1205

**Mr. Benson:** I really do not know how many people go across the border to use these services. I have no method of...

[Interprétation]

**M. Benson:** En fait, les tarifs dont nous autorisons l'application par les sociétés de nolisement ne sont pas basés sur une comparaison avec les tarifs étrangers qui, comme je l'ai mentionné, peuvent varier. On a cité le chiffre de \$108, mais les tarifs *Laker* qui nous sont présentés en sont généralement très loin.

Ce que nous faisons, c'est examiner les tarifs qui sont présentés par comparaison avec la situation économique de la compagnie qui nous fait la demande afin de voir si étant donné le coût d'exploitation, le tarif donne à la compagnie un bénéfice raisonnable. Je ne pense pas que ces sociétés fassent énormément de bénéfices. J'aimerais également mentionner que le règlement ne permet aucune discrimination injuste ou aucune préférence ou avantage déraisonnable, pas plus qu'il ne permet de désavantage criard. Ce n'est pas possible. C'est l'un des facteurs qui nous permet de faire en sorte qu'il ne soit pas possible de proposer pour un groupe un tarif différent de celui qui est proposé pour un autre groupe. En outre, le service est toujours le même.

**M. Harney:** C'est-à-dire pour les transporteurs canadiens. En réalité donc cet aspect du règlement que vous venez d'évoquer n'a pas grand-chose à voir avec la question que je vous ai posée à propos de la différence évidente qui existe entre les tarifs canadiens et les tarifs britanniques. J'accepte volontiers votre argument selon lequel le tarif *Laker* de \$108 est plus ou moins une tromperie. C'est le tarif le plus bas possible. Pour les transporteurs canadiens, le tarif le plus bas possible est un tarif qui dans bien des cas ne s'applique pas. Le tarif grimpe très vite en haute saison par exemple, si vous voulez voyager en été.

**M. Benson:** Il s'agit d'un mouvement parallèle.

**M. Harney:** C'est exact. En d'autres termes, la différence entre les tarifs canadien et britannique demeure plus ou moins telle quelle.

**M. Benson:** Il y a une différence. Il y a également une différence pour les groupes d'affinités. Mais à mon avis il est essentiel de conserver au Canada une industrie des transports aériens nolisés. Je pense que vous serez d'accord avec moi pour le dire.

**M. Harney:** C'est exact. Il est important que nous conservions notre industrie des transports aériens nolisés. Mais cela m'amène à une autre question.

On a bien souvent parlé l'an dernier du nombre de Canadiens qui recouraient à des vols nolisés en partance des États-Unis. Je pense particulièrement aux habitants du sud-ouest de l'Ontario, qui se rendent aux États-Unis pour bénéficier des transports nolisés bon marché. L'an dernier, par exemple, on a parlé de 200,000 Canadiens qui se rendaient aux États-Unis à cette fin. Si l'on tient compte du fait que les lignes aériennes terminent leurs réservations pour l'été car elles n'ont pas pu remplir les vols prévus en dépit de toute la publicité qui a été faite, et l'on pourrait poser une question à ce sujet, pouvons-nous nous attendre à une augmentation du nombre des Canadiens utilisant les vols nolisés aux États-Unis cet été?

**M. Benson:** Je ne sais pas exactement quelles sont les personnes qui se sont rendues aux États-Unis pour bénéficier de ces services. Je n'ai pas moyen de...

[Text]

**Mr. Harney:** The figure of 200,000 was mentioned. Is that a figure that is approximately in the ballpark?

**Mr. Benson:** I do not know; I just do not know. We have no statistics on it. I should point out that most of the trouble we had with respect to Canadians getting overseas and not getting back last year were people who went on such flights not originating inside Canada. They are the ones that caused the problems: people were given a ticket one-way in some instances and a voucher to come back. They took the voucher down, the voucher was no good and the travel agency that sold it to them had disappeared. Indeed the ABCs which the United States are in agreement with, as well as the other countries, are to try to avoid this kind of thing from happening again.

**Mr. Harney:** Mr. Chairman, when I do that kind of thing, my ten-year-old son says "Daddy, you are changing the subject". The fact is, Mr. Chairman, that although there was a number of Canadian travellers inconvenienced by flights which did not exist, last year, still this was a very, very small percentage of the people who hopped over our border to make use of air charter flights in the United States. Mr. Benson states that he has no real estimate; there are figures which are certainly used in the papers. It would seem to me that the Canadian Transport Commission which acts in the public interest and the public interest of Canada should be really asking itself: how many people are going over the border; how much business is being lost by the Canadian carriers; how much business is being lost by Canadian travel agents; how much business is being lost by groups which are organized on a non-profit basis to service such groups as teachers, students and so on, let alone the general public. For example, could we have any idea in the review that is going to be carried on by the CTC on this whole matter of the cost to Canada on the balance of payments? We do worry about our balance of payments but if Canadian travellers are taking over pure Canadian dollars across the border to buy services over there, surely it must hurt us.

**Mr. Benson:** Certainly it means dollars are flowing out of Canada. I will ask my officials whether or not there is some way we can get at some statistics on this and we are going to look into it. The problem we have is that if a charter flies out of the United States they do not file with us, so it is hard for us to find out who is on the charter. We may be able to dig out some information and I will ask my officials to try to find out something for you.

**Mr. Harney:** I have a question, Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** One more brief one, Mr. Harney.

**Mr. Harney:** One more brief one, Mr. Chairman. We know, Mr. Chairman, that the old affinity rules did not work perfectly but they certainly did satisfy a very real need. There were very many real affinity groups in Canada. I am thinking, for example, of groups of new Canadians who have very clear, long-standing associations and have been in the habit of travelling to Europe under the old affinity rules. I understand that quite a number of these groups are very upset indeed about the fact that these affinity rules have disappeared and they would be very, very interested in having them come back, perhaps in a better-policed form. Even though there was abuse in the past of the affinity rules, still it is a fact that there are people who belong to definite affinity groups and should have the service available to them. Along with the so-called ethnic groupings, and so on, and I am not

[Interpretation]

**M. Harney:** Le chiffre mentionné est de 200,000. Ce chiffre vous semble-t-il raisonnable?

**M. Benson:** Je ne saurais dire, nous n'avons pas de statistique. Je pourrais indiquer que les plus grandes difficultés concernant les Canadiens se rendant à l'étranger et ne pouvant revenir au Canada proviennent de personnes qui ont utilisés des vols en dehors du Canada. Ce sont eux qui ont provoqué les difficultés: on leur donnait un billet aller et un reçu pour revenir. Malheureusement ce reçu n'était pas valable et la compagnie de voyage qui l'avait vendu avait disparu. En fait le système de réservations à l'avance accepté par les États-Unis, ainsi que d'autres pays, cherchent à mettre un terme à ce genre de situation.

**M. Harney:** Monsieur le président, lorsque j'agit ainsi, mon garçon de dix ans me dit que je change de sujet. Le fait est, monsieur le président, qu'en dépit du nombre des Canadiens qui ont eu des ennuis par suite d'annulations de vols, cela ne représentait l'an dernier qu'un faible pourcentage des personnes qui passaient notre frontière pour utiliser les vols nolisés des États-Unis. M. Benson dit qu'il n'a pas de prévision, il y a certainement des chiffres qui ont été utilisés par les journaux. Il me semble que la Commission canadienne des transports qui agit dans l'intérêt du public devrait se demander combien de personnes franchissent la frontière, quelle est l'importance des affaires perdues pour les Canadiens, pour les agents de voyages canadiens, pour les groupes organisés sur une base non lucrative qui utilisent ces services, tel que les groupes d'étudiants, de professeurs et, pour ainsi dire, le public en général. Par exemple, pourrions-nous avoir une idée du contrôle fait par la CCT à propos du coût pour le Canada en matière de balance des paiements? Nous nous inquiétons de notre balance des paiements mais si les voyageurs canadiens utilisent leur dollar au États-Unis, nous en subirons certainement les conséquences.

**M. Benson:** Cela signifie que les dollars quittent le Canada. Je vais demander à mes fonctionnaires si oui ou non il y a possibilité d'obtenir des statistiques à ce propos et nous les examinerons. Le problème est le suivant, si un vol nolisé quitte les États-Unis nous n'avons pas de dossier, et il nous est difficile de trouver qui est sur ce vol nolisé. Nous avons pu obtenir des informations mais je demanderai à mes fonctionnaires d'en trouver d'autres pour vous.

**M. Harney:** J'ai une question, monsieur le président.

**Le président:** Elle doit être brève, monsieur Harney.

**M. Harney:** Monsieur le président, nous savons que les règlements d'affinité ne fonctionnent pas parfaitement et ne répondent pas à un besoin réel. Il y avait de nombreux groupes d'affinités authentiques, je pense par exemple au groupe des nouveaux Canadiens qui appartiennent à des associations bien définies et de longue date et qui se rendent en Europe en vertu de ces règlements d'affinités. Je sais qu'un nombre de ces groupes sont bouleversés du fait que ces règlements ont disparu et aimeraient qu'ils reviennent peut-être sous une forme mieux policée. Même s'il y a eu un aveu dans le passé, il est certain que ces personnes appartenant aux groupes d'affinités aimeraient profiter des services qui leur étaient disponibles. Je vous assure que pour les étudiants et les professeurs qui voyageaient, autrefois, par groupes d'affinité, ces nouveaux règlements sont des inconvénients assez sérieux. En effet,



## [Texte]

thinking of the overseas dart club, or something like that, but you have students who have travelled in the past on an affinity basis and you have teachers who have travelled in the past on an affinity basis, and these students are now being severely inconvenienced by the new rules and the teachers are very worried that with the ABC rules which now apply we will not be able to produce enough airplanes for them to take their much-needed holidays in the Caribbean and other places. Next witness.

• 1210

**Mr. Benson:** Related groups can operate through the ABCs if they fulfil the requirements of the ABCs. As far as affinity is concerned, all of the major markets where we land, the countries, do not accept affinity charters any more. They accept ABCs, so for us to have an affinity rule and say that we will have affinity charters in Canada, it is not very useful to us if the plane cannot land in London when they get there.

**The Chairman:** One brief point...

**Mr. Benson:** We still have common purpose charters as well.

**Mr. Harney:** Yes, but on that point, as you mentioned a while ago, this particular matter is in the courts in the United States and there are countries which still accept affinity charters. Italy, for example, is a case in point.

**Mr. Benson:** Italy is sitting there. They have not answered. They are the one country that has not come back and told us what they will accept. They have just not answered at all at this particular point.

**Mr. Harney:** It is probably a wise thing for them to do.

**Mr. Benson:** As you know, they are flying their own planes into Toronto now and they may not be very interested in the charter business. I do not know.

**The Chairman:** Mr. Schumacher.

**Mr. Schumacher:** Thank you, Mr. Chairman. I will try not to take up my allotted time, not being a regular member, and I thank you for your hospitality today.

My questions also relate to this ABC business and I would like to clear up what I think could be a misunderstanding. Before I do that, I would like to say that the general impression, at least, is that the way that the ABCs have worked has been to the disadvantage of the travelling public and to the advantage of the carriers, as far as cost is concerned. I think there is certainly the impression that the advantages of competition have been removed from that part of the travelling situation, and I think the CTC would be well advised to re-examine its approach to this area.

The question I would like to ask refers to the refundability of this 25 per cent deposit. It is advertised as a nonrefundable deposit, and Wardair, at least, certainly treats it as a nonrefundable deposit. If you ever make a deposit with them there is no way in the world you will get it back. However, I am advised that other airlines such as Air Canada and Pacific Western will refund the money if the person changes his or her plans before the actual 90 days, or whatever the appropriate time limit is. In the fact situation I am looking at I would like to have it clarified as to whether Wardair is justified in saying that it is standing behind the ruling of the CTC which says that

## [Interprétation]

ce système de réservations qui entre maintenant en vigueur ne leur assurera pas assez d'avions pour aller passer les vacances, qu'ils ont bien méritées, aux Antilles ou ailleurs. Au témoin suivant.

**M. Benson:** Les groupes affiliés peuvent utiliser le système des réservations s'ils satisfont aux conditions. En ce qui concerne les groupes par affinité, les principales escalles que nous desservons n'acceptent plus ce genre de vol nolisé. Ces pays acceptent le système des réservations, aussi nous serait-il guère utile d'appliquer cette règle d'affinité et d'organiser des vols nolisés par affinité au Canada, si l'avion en question ne peut atterrir à Londres ou ailleurs.

**Le président:** Je voudrais dire...

**M. Benson:** Il y a toujours des vols nolisés ordinaires.

**M. Harney:** Oui, mais comme vous avez dit il y a un instant, cette affaire est actuellement devant les tribunaux aux États-Unis, et des pays acceptent encore des vols nolisés par affinité. L'Italie en est un exemple.

**M. Benson:** L'Italie n'a pas donné sa réponse. C'est un des pays qui ne nous a pas dit s'il acceptait ou non.

**M. Harney:** C'est sans doute la solution la plus sage pour eux.

**M. Benson:** Comme vous le savez, des avions italiens atterrissent maintenant à Toronto, et ce pays n'est peut-être pas très intéressé par le système des vols nolisés. Je ne sais pas.

**Le président:** Monsieur Schumacher.

**M. Schumacher:** Merci, monsieur le président. J'essaierai de ne pas prendre tout mon temps de parole puisque je ne suis pas un membre régulier du Comité, et je vous remercie, par le même, de votre hospitalité.

Mes questions concernent également le système des réservations, et je voudrais que vous dissipiez ce qui est sans doute un malentendu. Je voudrais tout d'abord dire qu'à mon avis, le système des réservations fonctionne au détriment des voyageurs et à l'avantage des transporteurs, en ce qui concerne les coûts. Je pense également que les bienfaits de la concurrence n'existent plus dans le domaine du transport, et je pense que la CTC ferait bien de réexaminer ses méthodes d'action.

Ma question concerne le remboursement du dépôt de 25 p. 100. Les compagnies aériennes font savoir qu'il s'agit d'un dépôt non remboursable et Wardair, au moins, agit ainsi. Si vous faites un dépôt, vous ne pourrez jamais vous faire rembourser. Toutefois, on m'a dit que d'autres compagnies aériennes, comme Air Canada et Pacific Western, remboursent ces dépôts si la personne change d'avis avant les 90 jours précédant le départ. Je voudrais savoir si Wardair a raison de dire qu'elle se conforme au règlement de la CTC, selon lequel elle ne doit pas rembourser, alors que les autres compagnies le font. Je pense que cela mérite quelques éclaircissements.

[Text]

they cannot make a refund, whereas other carriers are. I think that should be clarified.

**Mr. Benson:** It is a nonrefundable deposit. People can buy insurance against it for health reasons or for other reasons, and some people are perhaps doing this. I think it costs \$5, or some percentage, to insure the amount you have paid 90 days in advance.

Everything must be paid 30 days in advance. The reasoning behind this is to make sure that when an aircraft takes off from here the person will get to Europe and get back; the airline is paid for it. We have control of the airlines if they do not live up to contracts; we have no control of the travel agents.

**Mr. Schumacher:** Mr. Chairman, I do not know whether Mr. Benson fully understood the import of my question. This is my question. The 90 days means something, that is when the list closes. Suppose somebody made a 25 per cent deposit 150 days ahead of time and 25 days later he changes his mind and says, "I am not going, your list is not closed, I would like my deposit back." and Wardair says, "We are prohibited by the terms of the CTC regulations from returning your deposit." In fact I am advised that Air Canada and Pacific Western Air Lines and the two other examples will return because when the list is not closed they are entitled to return deposits.

**Mr. Benson:** The time period to file the list with us is 90 days. What goes on before that does not concern us. At the 90-day mark when they file the list they have the deposit and it is nonrefundable. In your case there were 150 days, I believe, and here I am interpreting the law. They put it in at 150 days and decide to pull out at 120 days. There the travel agent could give the money back because we have no control over it until we get that list at the 90-day point. Then it is nonrefundable.

**Mr. Schumacher:** I assume that your interpretation is correct, but I thought it should be clarified because at least one carrier seems to be misrepresenting your regulation.

**Mr. Benson:** We will certainly look into your complaint.

**The Chairman:** Are you through, Mr. Schumacher?

**Mr. Schumacher:** Yes, thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Rose.

**Mr. Rose:** I do not think I will take up my time...

**The Chairman:** I appreciate that.

**Mr. Rose:** ... unless I am provoked.

**The Chairman:** I will then call Mr. Thomas.

**Mr. Rose:** I would like to ask Mr. Benson through you, Mr. Chairman, something about the research CTC does into certain innovations. I note in your annual report that you have a task force on Carriage by Rail of Dangerous Commodities.

[Interpretation]

**M. Benson:** Il s'agit d'un dépôt non remboursable. Les voyageurs peuvent contracter une assurance pour ce dépôt, pour des raisons de santé ou autres, et je suis sûr que certains le font. Je pense qu'il vous en coûte \$5, ou un certain pourcentage, pour assurer le montant du dépôt que vous avez versé 90 jours à l'avance.

La totalité du montant doit être payé dans les 30 jours qui précèdent le départ. Cela garantit que lorsqu'un avion décolle d'ici, celui qui part en Europe en reviendra; le billet est déjà payé. Nous exerçons un contrôle sur les compagnies aériennes afin de veiller à ce qu'elles observent les contrats; mais nous n'exerçons aucun contrôle sur les agences de voyages.

**M. Schumacher:** Monsieur le président, je ne sais pas si M. Benson comprend vraiment la portée de ma question. Ce délai de 90 jours sert à quelque chose, puisque c'est la fermeture de la liste. Supposons que quelqu'un fasse un dépôt de 25 p. 100 du montant du billet 150 jours à l'avance, et que 25 jours après il change d'avis et dise: «Je ne pars plus, votre liste n'est pas fermée, et je veux que vous me remboursiez.» Alors Wardair peut dire: «Les règlements de la CTC nous interdisent de vous rembourser votre dépôt.» En fait, je sais que Air Canada et *Pacific Western Air Lines* rembourseront ce dépôt, car, lorsque la liste n'est pas fermée, elles ont le droit de le faire.

**M. Benson:** Nous avons fixé un délai de 90 jours pour que les compagnies nous présentent cette liste. Ce qui se passe avant ne nous concerne pas. 90 jours avant le départ, donc, elles doivent nous présenter cette liste, et les dépôts qu'on leur a versés ne sont plus remboursables. Vous avez donné l'exemple de 150 jours, et je vais donc essayer d'interpréter la loi. Vous avez dit que le voyageur faisait un dépôt 150 jours avant, et qu'il décidait de ne plus partir au bout de 30 jours. Dans ce cas, l'agent de voyage peut rembourser le dépôt puisque les listes ne nous ont pas encore été communiquées. A partir du 90<sup>ème</sup> jour, ce dépôt n'est plus remboursable.

**M. Schumacher:** Je pense que votre interprétation est correcte, mais j'aimerais que vous me donniez certains détails car une compagnie, au moins, semble mal comprendre votre règlement.

**M. Benson:** Nous examinerons votre plainte.

**Le président:** Avez-vous terminé, monsieur Schumacher?

**M. Schumacher:** Oui, merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Rose.

**M. Rose:** Je ne pense pas que j'utiliserai tout mon temps de parole...

**Le président:** J'en suis ravi.

**M. Rose:** ... à moins que l'on me provoque.

**Le président:** Je vais alors appeler M. Thomas.

**M. Rose:** Je voudrais que M. Benson me donne des détails sur les recherches effectuées par la CCT. Votre rapport annuel parle d'un groupe de travail sur le transport par voie ferrée de produits dangereux.



[Texte]

**Mr. Benson:** Yes, we have.

**Mr. Rose:** I do not know whether its report has been published, but there is an ongoing study to do with oil and other things carried by rail.

**Mr. Benson:** Yes, there is a study going on. To my knowledge a report has not been prepared at this time.

**Mr. Rose:** Has your department done any study on oil carried by rail as an alternative to either ships or pipelines?

**Mr. Benson:** No, as I answered previously, any research of that type would probably be carried out by the Transport Development Agency in the Ministry of Transport.

**Mr. Rose:** You could have had that referred to you, though.

**Mr. Benson:** Oh, yes.

**Mr. Rose:** But you have not.

**Mr. Benson:** No.

**Mr. Rose:** I am particularly interested because the threat of the Alaska oil coming down the British Columbia coast and being trans-shipped from Valdez to Cherry Point or somewhere else down the coast is a severe one to British Columbia. The equally difficult Hobson's choice of a Mackenzie pipeline is also a problem I do not think either of those alternatives is acceptable to a lot of people.

The Government of British Columbia put forward a proposal called, I think, "The Way Out". It suggested extending the rail lines, including CN, northward to handle this Alaskan cargo. I think it is a possibility if it is feasible. Has your department any views on the transshipment of oil? Are there any comparative studies on the transshipment of oil by pipeline or ship or rail?

**Mr. Benson:** This matter has not been referred to us for investigation. There may be something going on in the Transport Development Agency but that would be the responsibility of the Minister of Transport and the National Energy Board.

**Mr. Rose:** I see. Do you initiate studies or does your department wait until it is called upon by some other level of government?

**Mr. Benson:** The Transport Development Agency was formed in the Ministry of Transport after our commission came into existence. There is some co-ordination between our people and the Transport Development Agency so that we do not duplicate what they are doing. I personally do not know everything they are doing. That would be an appropriate question for the Minister of Transport. However they have not asked us to do that.

**Mr. Rose:** All right. I am saying this publicly because I wish they would. CTC, as you suggested earlier, attempts to look after the needs of the public, and so I have another area which I wish to ask you about briefly, Mr. Chairman, that also concerns the needs of the public dealing with commuter services by rails. Have you information on any studies that have been undertaken on that score?

[Interprétation]

**M. Benson:** Oui, c'est exact.

**M. Rose:** Je ne sais pas si ce rapport a été publié, mais une autre étude a été effectuée sur le transport de pétrole et d'autres matériaux.

**M. Benson:** Oui, c'est exact. Mais un rapport n'a pas encore été rédigé à cette heure.

**M. Rose:** Votre ministère a-t-il étudié la possibilité de faire transporter le pétrole par voie ferrée plutôt que par bateau ou par pipe-line?

**M. Benson:** Non, comme je l'ai déjà dit, toute recherche de ce genre devrait sans doute être effectuée par l'Agence de développement des transports, du ministère des Transports.

**M. Rose:** Je pense que vous en aurez connaissance.

**M. Benson:** Oui.

**M. Rose:** Mais jusque là, non.

**M. Benson:** Non.

**M. Rose:** Je vous parle de cela en raison des dangers du transport du pétrole de l'Alaska le long de la côte ouest et de Valdez à Cherry Point. Le choix de Hobson's pour le pipeline de Mackenzie soulève également des problèmes. Je ne pense pas qu'une de ces solutions soit acceptable à beaucoup de gens.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique a proposé, me semble-t-il, de rallonger les voies ferrées, y compris celles du Canadien National, vers le Nord, afin de pouvoir transporter le pétrole de l'Alaska. Je pense que cela serait une solution, dans la mesure du possible. Que pense votre ministère du transport du pétrole? Des études comparatives ont-elles été effectuées à ce sujet, quant à savoir si le moyen de transport idéal est le pipeline, le bateau ou le rail?

**M. Benson:** On ne m'a pas demandé de faire une enquête à ce sujet. Peut-être l'Agence de développement des transports a-t-elle entrepris certaines études, mais cela relèverait de la responsabilité du ministre des Transports, et de la Commission nationale de l'énergie.

**M. Rose:** Je vois. Prenez-vous l'initiative d'effectuer une étude, ou votre ministère attend-il d'en recevoir l'ordre par un autre niveau de gouvernement?

**M. Benson:** L'Agence de développement des transports a été créée au sein du ministère des Transports, après la création de notre Commission. Nous avons quelques relations avec cette agence, afin que nos activités ne se chevauchent pas. Personnellement, je ne suis pas au courant de toutes ces opérations, et il conviendrait de poser cette question au ministre des Transports. Toutefois, le ministère ne nous a pas demandé d'effectuer une telle étude.

**M. Rose:** Très bien. Je le dis publiquement, car j'aurais aimé que le ministère le fasse. La CCT, comme vous l'avez déjà dit, s'efforce de répondre aux besoins du public, et cela m'amène à un autre sujet dont je voudrais vous parler brièvement, à savoir celui des besoins du public, en ce qui concerne les services aller-retour des chemins de fer. Avez-vous des renseignements concernant les études qui ont été faites à ce propos?

[Text]

• 1220

**Mr. Benson:** Yes, we were requested to do one in the Toronto area and we hired consultants to do the job. The results were published a couple of months ago, it is a public document and I will be glad to get you a copy.

**Mr. Rose:** Perhaps I have it and have not looked at it. You already were studying a pretty sophisticated piece of commuter service in the GO transportation system. How long has it been going?

**Mr. Benson:** This was over and above the GO system.

**Mr. Rose:** Beyond that.

**Mr. Benson:** This was beyond the GO system, yes.

**Mr. Rose:** Have you ever been asked to study the commuter needs, say, in the Metropolitan Vancouver area which has great implications for my area?

**Mr. Benson:** No, we have been asked to study in the Montreal area where we have a study presently in progress within the Commission. This is being done. We have not, to my knowledge, been asked to study the possibility of commuter service in the Greater Vancouver area.

**Mr. Rose:** In view of your great experience as a parliamentarian, you might be able to inform a rookie on how a backbencher might move to have a request initiated in Parliament. I assume it would have to come from the Minister of Transport and then to you. Is that so?

**Mr. Benson:** The Minister of Transport would ask us to do it. If you were going to seek initiation of something such as that, you would have to urge the Minister of Transport to request that we do it. We would be pleased to do it.

**Mr. Rose:** Urging you would not help it, I do not suppose. Thank you.

**The Chairman:** Every little bit of urging helps. Mr. Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** Thank you, Mr. Chairman. I assume we are sitting again this evening, are we?

**The Chairman:** The Chair expressed the hope at the beginning of the meeting that we would be finished with the CTC today. If it is necessary, we will sit this evening. I have Mr. Thomas and Mr. Ellis on my list and Mr. Mazankowski also wishes to be recognized again.

**Mr. Thomas (Moncton):** If you look at the clock there are only eight minutes left before adjournment time. I think we normally have 10 minutes, so I do not even have my regular time and with the number of questions I have, I could not possibly finish in 10 minutes, but I will start off.

Briefly, Mr. Chairman and Mr. Benson, I would like to refer to the question I asked at the last sitting in reference to the requested study of air traffic service in the Atlantic Provinces. I have not seen the minutes as they are not printed yet. I want to ask you again, were you given any time limit on when your report was to be in?

[Interpretation]

**M. Benson:** Oui, on nous a demandé d'en faire une dans la région de Toronto et nous avons loué les services de conseillers pour faire ce travail. Les résultats ont été publiés il y a quelques mois, c'est un document public que je pourrais vous faire parvenir.

**M. Rose:** Peut-être que je l'ai mais ne l'ai pas regardé. Vous avez déjà étudié la possibilité d'un service de navette dans le système de transport GO. Depuis combien de temps fonctionne-t-il?

**M. Benson:** Cela dépassait le système GO.

**M. Rose:** En est-il ainsi?

**M. Benson:** C'est exact.

**M. Rose:** Avez-vous eu à étudier les besoins de navette dans la région de Vancouver dont les implications sont importantes pour ma région?

**M. Benson:** Non, on nous a demandé de le faire pour la région de Montréal et la Commission est en train de faire une étude. A ma connaissance, on ne nous a pas demandé de faire une étude des possibilités d'un service de navette dans la région du grand Vancouver.

**M. Rose:** Étant donné votre expérience comme parlementaire, vous pourriez m'indiquer comment un député nouveau émoulu peut agir dans le cas d'une demande lancée au Parlement. Il me semble qu'il faudrait qu'elle provienne du ministère des Transports et qu'elle vous soit adressée. Est-ce ainsi?

**M. Benson:** Le ministère des Transports nous demanderait de le faire. Si vous voulez provoquer des initiatives dans ce domaine, il vous faut demander au ministère des Transports de nous en faire la requête. Nous serions heureux de le faire.

**M. Rose:** Il n'est donc pas utile de nous adresser à vous directement. Je vous remercie.

**Le président:** Quelques pressions ne nuisent à personne. Monsieur Thomas.

**M. Thomas (Moncton):** Je vous remercie, monsieur le président. Je crois que nous aurons une autre réunion ce soir?

**Le président:** La présidence a exprimé au début de la réunion l'espoir que nous pourrions en terminer avec CCT aujourd'hui. Si nécessaire, nous nous réunirons ce soir. Sur ma liste j'ai les noms de M. Thomas et M. Ellis, M. Mazankowski désire qu'on lui accorde à nouveau la parole.

**M. Thomas (Moncton):** Vous remarquerez qu'il ne nous reste que huit minutes avant l'ajournement. Généralement on nous accorde 10 minutes, ainsi je n'ai pas le temps qui me revient pour les questions que j'ai à poser et je ne pourrais les terminer en 10 minutes, mais je peux toujours commencer.

Rapidement, monsieur le président et monsieur Benson, je voudrais faire allusion à une question que j'ai posée la dernière fois à propos de l'étude que l'on a demandée pour les services aériens dans les provinces Atlantique. Je n'ai pas vu les procès-verbaux de la séance car ils ne sont pas imprimés. Je voudrais vous demander si on vous a fixé une limite pour présenter votre rapport?



[Texte]

**Mr. Benson:** No, the request was made very recently by the Minister of Transport and I immediately handed it on to my research people to take a look and see how long it would take to do it, but I have not received an answer on that yet.

**Mr. Thomas (Moncton):** Do you have any idea whether it will be six months, a year or six years?

**Mr. Benson:** I do not think it will be the latter.

**Mr. Thomas (Moncton):** I hope it will not run the normal course of studies on Maritime problems. What about Air Canada service generally across Canada? Have you had any requests to conduct the same type of investigation on that?

**Mr. Benson:** No, we have not, but I have had complaints. I mentioned last week the Calgary one which I have passed on to the President of Air Canada asking for explanations, but I have not had any requests from the Ministry of Transport to carry out a general examination of air transport across the country.

**Mr. Thomas (Moncton):** Should interested bodies in the Atlantic Provinces who wish to make submissions direct them to your air transport sections?

**Mr. Benson:** It will probably be carried out either by the air transport committee people or by our research department, but we will be able to inform you of this as soon as we have looked into it. As I indicated I just received the request.

**Mr. Thomas (Moncton):** Right. I want to turn now to one of the estimates on which we have not touched and in which I think there is quite a bit of interest. I know in my area there is. There is a vote which increased the grade crossing fund from \$20 million to \$35 million. I presume this is as a result of last October's combined announcement that the Minister of Housing would be providing funds for track relocation and at the same time the grade crossing fund would be increased. What is the authority for increasing the amount of this vote? \$15 million? Do you have the legislative authority for that or is that in the Act.

• 1225

**Mr. Benson:** No, it is in the estimates.

**Mr. Thomas (Moncton):** Is that all that is necessary?

**Mr. Benson:** I understand that it is.

**Mr. Thomas (Moncton):** Is there no limit, then?

**Mr. Benson:** The limit is placed on it by Parliament. But if the ideas expressed by the Minister of Urban Affairs at that particular time were to be carried out, you would require legislation.

**Mr. Thomas (Moncton):** This is what I am getting at, Mr. Benson. You said that the limit is placed on it by Parliament. Is there not a limit on the amount of this grade crossing fund now?

**Mr. Benson:** It is determined, as I recall, each year by the amount that is voted by Parliament for it.

[Interprétation]

**M. Benson:** Non, le ministre des Transports n'en a fait la demande que récemment et je l'ai transmise à mes fonctionnaires chargés de la recherche pour savoir combien de temps cela prendrait, mais je n'ai pas encore reçu de réponse.

**M. Thomas (Moncton):** Pouvez-vous nous dire s'il s'agit de six mois, un an ou six ans?

**M. Benson:** Je ne crois pas qu'il s'agisse de six ans.

**M. Thomas (Moncton):** Je pense qu'il ne faudra pas autant de temps que pour les autres études concernant les problèmes des Maritimes. Qu'en est-il des services d'Air Canada au Canada? Vous a-t-on demandé de faire des enquêtes similaires?

**M. Benson:** Non, mais j'ai reçu des plaintes. J'ai mentionné la semaine dernière la plainte que j'avais reçue de Calgary et qui était transmise au président d'Air Canada pour des explications. Mais le ministère des Transports ne m'a pas demandé de faire un examen général des transports aériens au Canada.

**M. Thomas (Moncton):** Est-ce que les organismes intéressés des provinces Atlantique qui veulent faire des présentations doivent les adresser à la division des transports aériens?

**M. Benson:** Il s'agira en l'occurrence soit du Comité des transports aériens ou de notre division de la recherche, mais nous pourrions vous en informer dès que nous aurons vérifié. Comme je l'ai indiqué, je viens de recevoir cette requête.

**M. Thomas (Moncton):** Très bien. Je voudrais maintenant revenir au budget dont nous n'avons pas parlé et je pense qu'il s'y trouve des questions intéressantes. Je sais que c'est le cas pour ma région. Comme il y a un crédit qui a augmenté le fonds de 20 millions à 35 millions de dollars, je crois que c'est à la suite de l'annonce faite en octobre dernier selon laquelle le ministère du Logement accorderait ces fonds pour le déplacement des rails et en même temps on augmenterait le fonds pour les passages à niveau. Quelle est l'autorité qui a demandé l'augmentation de ce crédit de 15 millions de dollars? Avez-vous le pouvoir législatif de le faire ou la loi le prévoit-il?

**M. Benson:** Non, cela figure dans le Budget.

**M. Thomas (Moncton):** Est-ce là tout ce qui est nécessaire?

**M. Benson:** Selon moi oui.

**M. Thomas (Moncton):** Il n'y a donc aucune limite?

**M. Benson:** C'est le Parlement qui impose la limite. Mais si l'on veut exécuter les idées exprimées à l'époque par le ministre des Affaires urbaines, il faut une loi.

**M. Thomas (Moncton):** C'est à cela que je voulais en venir, monsieur Benson. Vous avez dit que c'était le Parlement qui imposait la limite. N'y a-t-il pas de limite au montant accordé à l'amélioration des passages à niveau?

**M. Benson:** Si je me le rappelle bien, la limite est fixée chaque année par le crédit voté par le Parlement.

[Text]

**Mr. Thomas (Moncton):** This is the way the legislation reads.

**Mr. Benson:** I believe that is the case. I will check it, but I am pretty sure it is.

**Mr. Thomas (Moncton):** In other words, we could conceivably vote \$50 million. It just depends on the estimates.

**Mr. Benson:** Yes, that is my understanding of it.

**Mr. Thomas (Moncton):** Because of this increase, is there going to be any change in your present program? As I understand at present, this grade crossing fund is only for grade separation. Am I wrong on that?

**Mr. Benson:** And for signals and protection and so on.

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes, but when I say grade separation, basically it applies to dangerous level crossings. There is nothing in here to allow for track relocation.

**Mr. Benson:** No.

**Mr. Thomas (Moncton):** That is what I am getting at.

**Mr. Benson:** We have had approaches. I had a list of some 30 municipalities—between 20 and 30 municipalities from the Atlantic provinces...

**Mr. Thomas (Moncton):** You have one from Moncton, I know.

**Mr. Benson:** ... yes, Moncton—who have asked to consult with us with regard to relocation, and our people have been co-operating as fully as we possibly can. Indeed, I have had people go to various municipalities and look at situations that do exist so that if and when there is new legislation we would be able to proceed as fast as possible.

**Mr. Thomas (Moncton):** I do not want to get in the old pull back and forth with you that "this is a matter of policy and I cannot discuss it".

What I want to ask you is: there has been a great deal of confusion since that announcement. People have interpreted that to mean that funds were going to be immediately available for track relocation. But that is not the case.

**Mr. Benson:** No.

**Mr. Thomas (Moncton):** On this particular grade crossing fund, how do you determine...

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, there is legislation on grade crossing and that will be formulated...

**Mr. Thomas (Moncton):** I am not talking about that. I am talking about the present legislative position.

So as of now, this grade crossing fund will be used for the same purposes as always. What is the basis of your determination when you get an application for a grant?

[Interpretation]

**M. Thomas (Moncton):** C'est ce que précise en effet la loi.

**M. Benson:** Je le crois. Je vais vérifier, mais j'en suis pratiquement sûr.

**M. Thomas (Moncton):** En d'autres termes, il se pourrait que nous votions un crédit de 50 millions de dollars. Cela dépend du budget.

**M. Benson:** Oui, c'est comme cela que je conçois les choses.

**M. Thomas (Moncton):** Vu cette augmentation, allez-vous modifier votre programme actuel? Selon moi à l'heure actuelle, cette Caisse des passages à niveau ne touche que les passages à niveau. Est-ce exact?

**M. Benson:** Également les signaux, la sécurité et ainsi de suite.

**M. Thomas (Moncton):** D'accord, mais lorsque je parle de passage à niveau, je parle en fait de passage à niveau dangereux. Ce crédit ne prévoit rien pour le déplacement des voies.

**M. Benson:** Non.

**M. Thomas (Moncton):** C'est à cela que je voulais en venir.

**M. Benson:** Nous avons envisagé certaines formules. J'avais une liste de 30 municipalités—entre 20 et 30 municipalités des provinces Maritimes...

**M. Thomas (Moncton):** Et une de Moncton, je le sais.

**M. Benson:** ... oui, de Moncton, qui nous avaient demandé une consultation pour le déplacement de certaines voies, et nos fonctionnaires ont apporté toute la collaboration possible à ce sujet. Certains fonctionnaires se sont rendus sur place dans les municipalités pour étudier la situation de manière à ce que lorsqu'il y aura une nouvelle mesure législative, nous pourrions entamer les travaux aussi rapidement que possible.

**M. Thomas (Moncton):** Je ne veux pas que nous lancions tous les deux dans la polémique habituelle des questions de politique auxquelles il vous est impossible de répondre.

Voilà ce que je veux vous demander: depuis que l'annonce a été faite, nous avons constaté une certaine confusion. Les gens ont interprété le texte en pensant que ces crédits seraient immédiatement affectés au déplacement des voies. Mais ce n'est pas vrai.

**M. Benson:** C'est exact.

**M. Thomas (Moncton):** Dans le cadre de cette Caisse des passages à niveau, comment déterminez-vous...

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, il existe une mesure législative sur les passages à niveau et cela sera énoncé...

**M. Thomas (Moncton):** Ce n'est pas de cela que je parle. Je parle de la situation législative actuelle.

Actuellement donc, cette Caisse des passages à niveau continue à être utilisée de la même manière. Comment procédez-vous à votre détermination lorsque vous recevez une demande de subventions?



[Texte]

**Mr. Benson:** When an application is made, we have our engineering people go and look at the situation, consult with the people who are contemplating the grade crossing. The railways are brought into the picture because they pay part of the cost, as you know. Then if it is feasible and necessary, based on the amount of money you have and the priorities, you do the most essential ones first.

**Mr. Thomas (Moncton):** But safety is really the main criterion.

**Mr. Benson:** Safety is a factor.

**Mr. Thomas (Moncton):** Right. This is what I am trying to pin down. There is really no question of urban development or infrastructure and this sort of thing; that does not enter into your determinations.

**Mr. Benson:** Not at the present time, but under the announcement made by the Minister of Urban Affairs, it would if and when we have supporting legislation.

**Mr. Thomas (Moncton):** I see. This is what confused a lot of people. When they found out that the grade crossing fund was increased to \$35 million, a lot of municipalities assumed that this was to allow for other purposes like track relocation.

**Mr. Benson:** It cannot apply to other purposes at the present time. It may happen, if we have the legislation before the year is out.

**Mr. Thomas (Moncton):** What amount was spent last year? Last year you spent \$19,250,000.

**Mr. Benson:** do you have applications in now sufficient to cover this \$35 million, or applications which would amount to more than this \$35 million?

**Mr. Benson:** When the estimates are made, we will have available for further commitment for 1973-74, \$18,985,000. There are commitments now which use up this amount.

**Mr. Thomas (Moncton):** What about pending applications?

**Mr. Benson:** I am informed there has been no deferment due to insufficient funds.

**Mr. Thomas (Moncton):** So \$18 million will cover everything committed.

• 1230

**Mr. Benson:** No, if we get our \$35 million, we would have room to commit an additional \$18,985,000 during 1973-74.

**Mr. Thomas (Moncton):** And this is not covered by application now?

[Interprétation]

**M. Benson:** Lorsqu'une demande nous est soumise, nos ingénieurs se rendent sur place pour étudier la situation, discuter avec les gens qui envisagent la construction d'un passage à niveau. Des représentants des chemins de fer participent également à la discussion vu que ce sont les chemins de fer qui paient une partie des frais, comme vous le savez. Si la chose est possible et nécessaire, et selon bien sûr les crédits disponibles et les priorités établies, nous procédons aux travaux en commençant bien sûr par les plus urgents.

**M. Thomas (Moncton):** Mais la sécurité est bien entendu le critère principal.

**M. Benson:** La sécurité est un critère.

**M. Thomas (Moncton):** D'accord. Voilà ce que j'essayais de déterminer. Dans ce contexte, il n'est pas du tout question de développement urbain ou d'infrastructure urbaine; cela n'entre pas en ligne de compte.

**M. Benson:** Pas actuellement, mais en vertu de l'annonce faite par le ministre d'État chargé des Affaires urbaines, cela entrera en ligne de compte lorsque nous aurons des mesures législatives connexes.

**M. Thomas (Moncton):** Je vois. C'est cela qui troublait les gens. Lorsqu'on a découvert que la Caisse des passages à niveau avait été portée à 35 millions de dollars, de nombreuses municipalités ont supposé que cette augmentation avait pour but de répondre également à d'autres besoins, comme par exemple le déplacement des voies.

**M. Benson:** Pour l'instant, cela ne peut être le cas. Cela ne sera possible que si nous avons une nouvelle loi avant la fin de l'année.

**M. Thomas (Moncton):** Quel a été le montant dépensé l'an dernier? Vous avez dépensé l'an dernier 19,250 mille dollars.

Monsieur Benson, avez-vous maintenant suffisamment de demandes pour justifier la dépense de 35 millions de dollars ou le nombre de demandes entraînerait-il des dépenses supérieures à cette somme de 35 millions de dollars?

**M. Benson:** Lorsque le budget sera établi, nous aurons 18,985 mille dollars à consacrer à des engagements financiers supplémentaires pour 1973-1974. Cette somme est maintenant couverte par les engagements financiers actuels.

**M. Thomas (Moncton):** Et qu'en est-il des demandes non encore réglées?

**M. Benson:** On me dit qu'aucune demande n'a été reportée à cause d'un manque d'argent.

**M. Thomas (Moncton):** 18 millions de dollars suffiraient donc à couvrir les engagements financiers déjà pris?

**M. Benson:** Non, si nous obtenons nos 35 millions de dollars il y aurait place pour que nous puissions engager des fonds supplémentaires de 18,985 mille dollars au cours de 1973-1974.

**M. Thomas (Moncton):** Cette somme n'est-elle pas déjà demandée à l'heure actuelle?

[Text]

**Mr. Benson:** No. There are no deferred applications because of lack of funds at the present time.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, I have other questions I want to ask on the subsidies and so on but I cannot possibly do it this morning.

**The Chairman:** It is about 12.30 p.m. There are a few things the Chair would like to say with regard to Mr. Guay's suggestion that we come back Tuesday afternoon rather than Tuesday morning and have the Minister discuss the air transportation program. This is agreeable to the Chair. The Clerk advises me that he is not certain yet if a meeting room will be available for Tuesday afternoon but he will know for certain this afternoon. I think we will let the matter stand to the call of the Chair. If we can get a room Tuesday afternoon, it will be Tuesday afternoon; if we have to meet Tuesday morning, we will excuse the Minister and hope his officials could be present to do an adequate job. We will try our best to comply with the wishes of the Minister.

It is now 12.30 p.m. and we have not, apparently, finished. I have the names of Mr. Thomas, Mr. Ellis and Mr. Mazankowski down for further questions to the CTC. We have a room for this evening if we want to use it for the CTC and if Mr. Benson and his officials are agreeable. What is the wish of the committee in this regard?

**Mr. Ellis:** I can finish up this evening, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I hope you can this evening.

**Mr. Thomas (Moncton):** You are worse than the previous Chairman.

**The Chairman:** I must watch my friends very closely. We will meet in the same room this evening at 8 o'clock. I urge you all to try to wrap up your questions and your curiosity with the CTC this evening.

#### EVENING SITTING

Thursday, April 12, 1973.

• 2019

**The Chairman:** I see seven members; a quorum is ten, but I am prepared to proceed—although it is against my inner principles, as I used to be a member of the Committee. As there is a genuine desire by Committee members to proceed I shall, in the hope that when we do have a quorum the minutes and the evidence that we have received will be duly recognized and recorded.

Having said that, I go to my list; I think Mr. Thomas was not quite through his questioning. I recognize Mr. Thomas as the first questioner.

**Mr. Thomas (Moncton):** I think I only have two or three minutes left, Mr. Chairman. I shall go back to the subject we were talking about—the grade crossing fund. I think, in the answer received this morning, Mr. Benson, it was indicated that while there is \$35 million set aside in these estimates, there is only some \$17 million or \$18 million committed.

[Interpretation]

**M. Benson:** Non. Il n'y a pas d'arriéré de demandes à cause du manque de fonds à l'heure actuelle.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, j'ai d'autres questions à poser au sujet des subventions et le reste, mais je ne peux réellement le faire ce matin.

**Le président:** Il est environ 12h.30. J'aimerais faire un ou deux commentaires au sujet de la proposition de M. Guay qui a demandé que nous revenions mardi après-midi plutôt que mardi matin pour discuter avec le ministre de la question du programme du transport aérien. Cela me convient. Le greffier me dit qu'il n'est pas certain jusqu'à maintenant si une salle de réunion sera disponible mardi après-midi, mais il saura certainement cet après-midi. Pour le moment, laissons les choses où elles en sont jusqu'au rappel du président. Si nous pouvons obtenir une salle de réunion mardi après-midi la réunion se tiendra à ce moment-là. Si nous devons nous réunir mardi matin nous donnerons congé au ministre en espérant que ses fonctionnaires seront présents pour répondre à nos questions. Nous essaierons en autant que possible de satisfaire aux désirs du ministre.

Il est maintenant 12h.30 et nous n'avons pas fini apparemment. J'ai les noms sur ma liste de MM. Thomas, Ellis, Mazankowski qui veulent poser d'autres questions à la CCT. Cette pièce est à notre disposition si nous désirons l'utiliser pour les questions à poser à la CCT et si M. Benson et ses fonctionnaires sont d'accord. Quel est le désir des membres du Comité à cet égard?

**M. Ellis:** Je peux terminer ma ronde de questions cet après-midi, monsieur le président.

**Le président:** J'espère que vous pourrez le faire ce soir.

**M. Thomas (Moncton):** Vous êtes pire que l'ancien président.

**Le président:** Je dois surveiller étroitement mes amis. Nous nous réunirons dans la même pièce ce soir à huit heures. Je vous recommande d'être prêts à poser des questions pour satisfaire votre curiosité au sujet du programme de la CCT lors de la réunion de ce soir.

#### SÉANCE DU SOIR

Le jeudi 12 avril 1973

**Le président:** Nous avons sept membres présents alors que le quorum est de 10. Je suis néanmoins disposé à commencer, bien que ce soit contraire à mes principes, puisque j'ai été moi-même membre du Comité. Puisque les membres du Comité désirent honnêtement commencer, nous pouvons le faire dans l'espoir que lorsque nous aurons le quorum le procès-verbal et les témoignages qui auront déjà été enregistrés seront dûment reconnus et authentifiés par les autres membres.

Ceci dit, je consulte ma liste. Je crois que M. Thomas n'en avait pas encore fini entièrement avec ses questions. Je lui cède donc la parole en premier lieu.

**M. Thomas (Moncton):** Je crois qu'il ne me reste que deux ou trois minutes, monsieur le président. Je vais en revenir au sujet dont nous parlions ce matin, c'est-à-dire la caisse des passages à niveau. Je crois, monsieur Benson, que dans la réponse de ce matin nous avons mentionné le chiffre de 35 millions de dollars qui avait été réservé dans le budget, alors 17 ou 18 millions de dollars seulement ont été engagés.



[Texte]

**Mr. Benson:** About \$19 million uncommitted.

**Mr. Thomas (Moncton):** This covers all the applications you have to date.

• 2020

**Mr. Benson:** It covers all the applications that have been approved. None are being held up because of money. They may be held up for other reasons, but not because of money.

**Mr. Thomas (Moncton):** I thought I understood you to say this morning that this covered all applications.

**Mr. Benson:** No. All applications which have been approved.

No applications are being held up because of money. There may be other reasons involved but I am informed that there are none held up because of funds.

**Mr. Thomas (Moncton):** The question I wanted to ask is why, if all applications had been approved up to date, and you have only used \$19 million, why the request for \$35 million?

**Mr. Benson:** Because there would normally be that number of applications during the next 12 months on which we would start paying money. These things move forward fairly fast, as you know.

**Mr. Thomas (Moncton):** In the last fiscal year, did you allocate the full \$20 million?

**Mr. Benson:** Yes, we did. The annual report shows the amount. It is pretty close.

**Mr. Thomas (Moncton):** It is close enough that we will not argue over it?

**Mr. Ellis:** It is \$19,250,000.

**Mr. Thomas (Moncton):** I may be simply repeating myself but this thing has confused a lot of people. What is left out of this \$35 million will only be sufficient to take care of applications for grade separations, and maybe not all of them, in the normal course of events, will it? In other words, I want to make it absolutely clear that none of this money goes to track relocation, other than grade separation.

**Mr. Benson:** It does not, at present; but if there is new legislation, then supposedly it would come out of the same fund, and some funds might go to track relocation.

**Mr. Thomas (Moncton):** The applications are awarded primarily on the basis of safety criteria, I take it. I am thinking here of my own city of Moncton where we have CN tracks running right through the city, and where we have either 11 or 12 grade crossings, yet there is really no safety factor involved. Or I will put it this way: there is a safety factor always but we have not had any real accidents.

Our main problem is to get those tracks out of the centre of the city. As far as that application is concerned, the only hope for it is if this new legislation comes in to provide funds; is that correct?

[Interprétation]

**M. Benson:** Il reste environ 19 millions de dollars qui n'ont pas encore été engagés.

**M. Thomas (Moncton):** Ce qui couvre toutes les demandes que vous avez reçues jusqu'à présent.

**M. Benson:** Cela couvre toutes les demandes qui ont été approuvées. Aucune n'est refusée en raison d'un manque de crédit. Il se peut qu'elle soit refusée pour d'autres raisons, mais pas en raison du manque d'argent.

**M. Thomas (Moncton):** Je pensais que vous aviez dit ce matin que cela couvrirait toutes les demandes.

**M. Benson:** Non. Toutes les demandes qui ont été approuvées.

Aucune demande n'est refusée pour manque de crédit. Peut-être y a-t-il d'autres raisons qui interviennent, mais on me dit que le manque de crédit n'est pas un facteur.

**M. Thomas (Moncton):** La question que je voulais savoir est pourquoi, si toutes les demandes ont été approuvées à ce jour, et que vous n'avez utilisé que 19 millions de dollars, vous en avez demandé 35 millions?

**M. Benson:** Parce que normalement c'est là le nombre des demandes au cours des douze prochains mois pour lesquels nous allons faire des versements. Ces choses-là vont très vite, vous le savez.

**M. Thomas (Moncton):** Au cours de la dernière année financière, avez-vous épuisé les 20 millions de dollars?

**M. Benson:** Oui. Le rapport annuel montre le montant que nous avons dépensé et il est très proche de 20 millions de dollars.

**M. Thomas (Moncton):** Est-il suffisamment proche pour que l'on puisse ne pas tenir compte de la différence?

**M. Ellis:** Il est de \$19,250,000.

**M. Thomas (Moncton):** Je me répète peut-être, mais cela a semé la confusion chez pas mal de gens. Ce qui restera de ces 35 millions de dollars ne servira à rien d'autre, n'est-ce pas? Je veux être sûr que ces crédits ne serviront pas au déplacement des voies.

**M. Benson:** Non, pas pour l'instant, mais si une nouvelle législation est adoptée, à ce moment-là c'est le même budget qui servira à financer le déplacement des voies.

**M. Thomas (Moncton):** Des demandes sont acceptées principalement sur la base de critères de sécurité, je suppose. Je pense ici à la ville de Moncton dont je suis originaire et où les voies du CN traversent la ville de part en part et où existent onze ou douze passages à nouveau, soit qu'il y ait de considération qui entre en jeu. Ou plutôt mettons les choses de la façon suivante: il y a un danger pour la sécurité, mais nous n'avons tout simplement encore jamais eu d'accident.

Notre principal problème est de supprimer ces voies pour les faire passer à l'extérieur de la ville. En ce qui concerne cette demande, notre seul espoir est de voir adopter la nouvelle législation, n'est-ce pas?

[Text]

**Mr. Benson:** Yes, that is true. If it is not a matter of a grade crossing for basically safety reasons, then it will depend on the new legislation.

Moncton is one of the 32 cities that have been in touch with us with respect to relocation and we are having our engineers look at it. We are advising them as to whether we think it would be sensible and feasible to do it, this sort of thing; and of how they should go about making their application. We try to co-operate fully with a city such as Moncton in this regard.

**Mr. Thomas (Moncton):** You are advising them or you will advise them?

**Mr. Benson:** We are saying, if the legislation goes through as was envisaged in the statement by the Minister of Transport and the Minister of Urban Affairs, then this is probably what we can do. There was a proposal in there that the grade crossing amount would be raised from a maximum of \$500,000 to \$1 million, and this sort of thing, plus the relocation of track and so on.

We are consulting with these cities. We are not saying we can do this or that we have the money to do it; but we are saying, "We will help you get in a position whereby, when the legislation is passed by Parliament, you can act as quickly as possible and we will facilitate your actions".

**Mr. Thomas (Moncton):** Is the maximum still \$500,000?

**Mr. Benson:** It is at present, but the proposal was that this be increased to \$1 million.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, I will pass now but would like to go on again, later on, on another subject.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Thomas.

The next questioner I have on my list is Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** Thank you, Mr. Chairman. I am just going to review briefly my worries with regard to safety, and then I want to get at the estimates themselves for a minute.

• 2025

Very briefly, Mr. Chairman, through you to Mr. Benson, I am still concerned. When I started questioning this two meetings ago, someone quickly gave me the initial and the second railway Safety Inquiry Report.

At our last meeting, Mr. Benson, you read a report that you said was going to take about 5½ minutes. I happen to have read these recently and I read your words in here. Basically what you said was in these with a few additions.

I am still worried about it because this started back in 1970. At one point I read that there was to be a committee formed consisting of the employers, the employees and government. I saw just the one reference to that, and then I read that it was the CN, the CP and the CRLA, which is fine by me; they are quite capable of doing a good job.

I finally see in your 1972 report that the task force would begin work in 1973. I am worried that we have been, since 1970...

[Interpretation]

**M. Benson:** Oui, c'est exact. S'il n'y a pas un facteur de sécurité qui entre en jeu, à ce moment-là votre demande dépend de la nouvelle législation.

Moncton est l'une des 32 villes qui ont pris contact avec nous en ce qui concerne le déplacement des voies et nos ingénieurs étudient toutes ces demandes. Nous conseillons les villes quant à la question de savoir si cela est raisonnable ou réalisable, ce genre de choses. Nous essayons de collaborer aussi pleinement que possible avec des villes telles que Moncton à ce sujet.

**M. Thomas (Moncton):** Vous les conseillez ou vous allez les conseiller?

**M. Benson:** Nous leur disons que si la législation est adoptée dans la forme où elle a été énoncée dans la déclaration du ministre des Transports et du ministre des Affaires urbaines, voilà ce que nous pourrions probablement faire. Cette législation contient une disposition qui prévoit que le maximum de \$500,000 pour les passages à niveau sera porté à 1 million de dollars, auquel s'ajoutera le déplacement de la voie, etc.

Nous consultons ces municipalités. Nous ne leur disons pas que nous pouvons faire quelque chose dans l'immédiat ou que nous avons les crédits pour le faire; nous disons simplement: «Nous vous aiderons pour présenter votre demande, de façon à ce que, une fois la législation adoptée, vous pourrez agir le plus rapidement possible.»

**M. Thomas (Moncton):** Le maximum est-il toujours de \$500,000?

**M. Benson:** A l'heure actuelle, oui, mais on envisage de le porter à 1 million de dollars.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, je vais céder la parole pour l'instant, mais j'aimerais revenir là-dessus plus tard.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Thomas.

Le nom suivant sur ma liste est celui de monsieur Ellis.

**M. Ellis:** Je vous remercie, monsieur le président. Je vais passer brièvement en revue mes craintes en ce qui concerne la sécurité et ensuite j'aborderai le budget lui-même pendant quelques minutes.

Lorsque j'ai posé des questions à ce sujet pendant l'avant-dernière séance, quelqu'un m'a très rapidement remis le deuxième rapport sur la sécurité ferroviaire.

Lors de notre dernière séance, monsieur Benson, vous avez lu un rapport pendant 5½ minutes. J'ai lu ce document récemment et tout ce que vous avez dit y figure à quelques exceptions près.

Ce problème me préoccupe, parce qu'il est apparu en 1970. A un moment donné, j'ai lu que l'on allait former un comité composé de représentants de l'employeur, des employés et du gouvernement, c'est-à-dire du CN, du CP et du CRLA, ce qui me convient parfaitement; je pense que ce comité fera du bon travail.

Enfin, dans votre rapport de 1972, je lis que ce groupe de travail commencerait ses travaux en 1973. Je suis préoccupé par le fait que depuis 1970...



[Texte]

**Mr. Benson:** No.

**Mr. Ellis:** That is what the report says.

**Mr. Benson:** Yes, but there are two different things. First, there is a task force that has been working on reports, and I believe one or two more safety reports will come out reasonably soon.

Beyond the task force, there was the Advisory Committee on Safety to the Commission, which was to be set up consisting of the CN, CP and the unions. That started in 1973. These people consider matters that come up. One that had come up was the training of engineers.

**Mr. Ellis:** Yes, I have seen the material on that, but I would like to get back to the task force.

In these two reports, all we have is a very detailed study of some bridges and three fairly detailed—not in depth, but fairly detailed—studies of three accidents out of some thousand-odd that took place.

I asked these questions of Mr. Burwash the last time and I really did not get any answers then, and I am disturbed. I still do not have any answers as to whether we are going to see a final report of the task force, if the results of that report are going to be printed, so we can do something with them. More important and more to the point: Are the recommendations being made from the task force reports that will help reduce accidents on the rails, instead of the increase that we have experienced?

**Mr. Benson:** There will be a series of reports coming out. One of the matters which we hope to have very soon is the report on disclosures on accidents. Another one which is coming out is the report on safety of operation in the mountain territory of CN and CP. Additional reports will be forthcoming.

**Mr. Ellis:** When will they be available?

**Mr. Benson:** These two will be available very soon.

**Mr. Ellis:** Within the month?

**Mr. Benson:** One of the things I learned a long time ago was not to set dates. I could say that we expect the report on disclosure, because there has been . . .

**Mr. Ellis:** A report on disclosure, though, is not going to do anything to cut down on accidents.

**Mr. Benson:** No, but the other reports will be coming forward just as soon as they can be written. I would not like to say two weeks or a month. I have inquired about this very seriously since I have been at the Commission and I am informed that they are pushing forward as fast as is physically possible to get the reports out.

There were many hearings, as you know, in this regard and much discussion . . .

**Mr. Ellis:** Obviously it is not coming out right now.

[Interprétation]

**M. Benson:** Non.

**M. Ellis:** C'est ce que dit le rapport.

**M. Benson:** Oui, mais il s'agit là de deux choses différentes. Tout d'abord, il y a un groupe de travail qui rédige des rapports et je crois que un ou deux de ces rapports sur la sécurité vont paraître à une date prochaine.

Outre ce groupe de travail, il y a le Comité consultatif sur la sécurité qui devait être créé et composé de représentants du CN, du CP et des syndicats. Il a commencé ses travaux en 1973 et étudie les problèmes au fur et à mesure qu'ils se présentent. L'un de ceux-ci pour l'instant est la formation des ingénieurs.

**M. Ellis:** Oui, j'ai vu des documents à ce sujet mais j'aimerais en revenir au groupe de travail.

Dans ces deux rapports, tout ce que nous avons est une étude très détaillée de quelques ponts et trois études relativement détaillées sur trois accidents parmi le millier qui s'est produit.

J'ai posé ces questions à M. Burwash la dernière fois et je n'ai pas vraiment obtenu de réponse et cela me préoccupe. Je ne sais toujours pas si nous allons finir par voir un rapport final de ce groupe de travail et si les résultats de cette étude seront publiés de façon à ce que nous puissions en prendre connaissance. Bien plus, des recommandations seront-elles émises par ce groupe de travail afin de réduire le nombre des accidents ferroviaires plutôt que de les voir augmenter comme c'est le cas depuis quelques années?

**M. Benson:** Une série de rapports va être publiée. L'un de ceux-ci est le rapport sur la publication des causes des accidents. Un autre qui doit être publié prochainement porte sur la sécurité sur les lignes montagneuses du CN et du CP. D'autres suivront.

**M. Ellis:** Quand seront-ils publiés?

**M. Benson:** Ces deux-là seront publiés très prochainement.

**M. Ellis:** Avant la fin du mois?

**M. Benson:** L'une des choses que j'ai apprises il y a longtemps est de ne jamais fixer de date. Je peux dire que la parution du premier rapport est imminente parce que . . .

**M. Ellis:** Oui, mais celui-ci ne fera rien pour réduire le nombre des accidents.

**M. Benson:** Non, mais les autres rapports seront publiés dès la fin de leur rédaction. Je ne veux pas dire dans deux semaines ou dans un mois mais je m'en suis enquis depuis mon arrivée à la Commission et on m'informe que l'on se hâte autant qu'il est physiquement possible de le faire.

Il y a eu de nombreuses audiences qui ont été tenues à ce sujet, comme vous le savez, et beaucoup de discussions . . .

**M. Ellis:** De toute évidence, ce rapport n'est pas en cours de parution.

[Text]

**Mr. Benson:** It will come as soon as we can get it out.

**Mr. Ellis:** Let us go on, Mr. Chairman, to the actual reports.

I have to bring to your attention, Mr. Chairman, that I am absolutely new. Estimates such as this are completely foreign to me. My main strength is not economics, but I am going to start asking questions on these and I am sure the answers may be very elementary, but I am going to see if I cannot find out. I have a note from Mr. Scoulfield here, and I am not sure that I understand frankly, what he is saying, but as I go down the estimates, Vote 65, I see that the 1973-74 Estimates are up over the 1972-73 Estimates, by better than 10 per cent, by \$1,880,000. Could somebody tell me why they should be up by over 10 per cent in 1 year?

• 2030

**Mr. Benson:** The causes of the increase in the 1973-74 Estimates, which is up from \$215 million, if I take the over-all estimates—and it may be easier to answer it this way, compared with the 1972-73 Estimates of \$105 million, there is an increase of \$109 million.

The major reason for this is the increase in payments under the railway act and this is . . .

**Mr. Ellis:** I appreciate that. That is why I am not questioning that, first. I am questioning strictly the operating expenditures which have gone up by better than 10 per cent, in fact almost 15 per cent.

**Mr. Benson:** I will tell you about the additional operating expenditures, which are up about \$2 million in the estimates. Additional staff requirements are 112 man-years, which comes to \$1,473,000. General salary increases are estimated at \$905,000. There is a reduction in salary costing due to mix of categories and group levels of \$441,000. Increased contribution to the superannuation account go along with salary increases of \$123,000. Increased travel and transportation costs are \$203,000. There is a reduction in anticipated level of professional and special services. This is where we have research that we let out to people of \$349,000, and all other costs are about \$89,000.

**Mr. Ellis:** Did I understand a reduction by \$389,000? Then the rest is all an increase basically in the number of people. To a small extent what you are paying those people, and I can appreciate that in this inflated economy in which we live that is probably not unreasonable, but can you really justify increasing the size of the Commission at this time, by 15 per cent, just for these expenditures?

**Mr. Benson:** The salary increases are \$905,000; the increased staff would be \$1,473,000, and this goes . . .

**Mr. Ellis:** That is the over-all budget.

**Mr. Benson:** No, no this is the operating costs of the Commission.

**Mr. Ellis:** Then something is wrong. Would you repeat those figures again?

**Mr. Benson:** Additional staff requirements of 112 man-years would be \$1,493,000; the general salary increases that everybody in the Commission will have, based on some sort of estimate of what happens to salaries is \$905,000.

[Interpretation]

**M. Benson:** Il le sera très prochainement.

**M. Ellis:** Revenons-en à nos moutons, monsieur le président.

Je tiens à attirer votre attention, monsieur le président, sur le fait que je suis entièrement novice. Un budget tel que celui-ci m'est totalement étranger. Je suis loin d'être expert en économie mais je vais néanmoins poser des questions sur ce sujet et peut-être les réponses seront-elles simplistes mais j'aimerais bien les connaître. J'ai ici une note de M. Scoulfield et franchement je ne suis pas sûr de comprendre ce qu'il a dit mais en regardant le crédit 65, je vois que les prévisions pour 1973-1974 sont supérieures de plus de 10 p. 100, soit 1,800 mille dollars par rapport au budget de 1972-1973. Quelqu'un pourrait-il m'expliquer les raisons de cette augmentation de 10 p. 100 en un an?

**M. Benson:** La raison de l'augmentation du budget en 1973-1974 qui passent à 215 millions de dollars contre 105 millions de dollars en 1972-1973 soit une augmentation de 109 millions de dollars.

La raison principale est l'augmentation des versements faits en vertu de la loi sur les chemins de fer et cela est . . .

**M. Ellis:** Je comprends cela. Ce n'est pas là-dessus que porte ma question. Je parle uniquement des dépenses de fonctionnement qui ont augmenté de plus de 10 p. 100, en fait, presque de 15 p. 100.

**M. Benson:** Les dépenses de fonctionnement se montent à 2 millions de dollars. Elle est due au recrutement de personnel supplémentaire, soit 112 hommes-années, ce qui coûte 1,473 mille dollars. On estime les augmentations générales de salaire à \$905,000. C'est une réduction du coût des salaires en raison de la reclassification du personnel égal à \$441,000. L'augmentation des contributions au fonds de pension de retraite parallèle à l'augmentation des salaires, soit \$123,000. L'augmentation des dépenses de voyages et de transport \$203,000. Une réduction des dépenses prévues pour services professionnels spéciaux de \$349,000 et les autres coûts seront d'environ de \$89,000.

**M. Ellis:** Ai-je bien compris, une réduction de \$389,000? Tous les autres postes augmentent alors. Je comprends que vous augmentiez les salaires de votre personnel vu l'inflation qui règne aujourd'hui et pouvez-vous réellement justifier d'augmenter dans une telle mesure la dimension de la Commission, soit de 15 p. 100?

**M. Benson:** Les augmentations de salaire représentent \$905,000; l'augmentation de personnel représente 1,473 mille dollars et cela . . .

**M. Ellis:** C'est le budget général.

**M. Benson:** Non, il s'agit-là du coût de fonctionnement de la Commission.

**M. Ellis:** Il y a quelque chose qui ne va pas alors. Voulez-vous répéter ces chiffres?

**M. Benson:** Personnel supplémentaire équivalent à 112 années-hommes, 1,493 mille dollars; augmentation générale de salaires de tous les employés de la commission 905 mille dollars.



[Texte]

**Mr. Ellis:** Already we are up to \$2.3 million, and we have only got a \$1.8 million increase.

**Mr. Benson:** Yes, then we have some reductions which you mentioned.

**Mr. Ellis:** Yes.

**Mr. Benson:** Which ends up with the figure you have been talking about.

**Mr. Ellis:** Run through those figures again, then please.

**Mr. Benson:** All right. They are: additional staff requirements, 112 man-years, \$1,473,000; general salary increases \$905,000; reduction in salary costing due to mix of categories and group levels, \$441,000; increased contribution to superannuation account \$123,000; increased travel and transportation costs \$203,000; reduction in anticipated level of professional and special services, \$349,000; other costs, \$89,000. That is a reduction, first \$349,000 and then ...

**Mr. Ellis:** So you have a reduction of \$800 or \$900 which covers that and that is how you come out to ...

**Mr. Benson:** Yes, it comes out to the right figure.

One point with respect to the requirement for staff, is to recruit staff up to the levels that one has anticipated, that was required by the Commission. This gets back to the problem illustrated a few minutes ago. Why have you not got the safety reports out faster? Because you do not have enough people and time to get them written. You do not have enough people to do the job, not because they were not authorized but because they have not been recruited up to that level. This is what we hope to do so we can get people out. There are 14 additional engineering people that we believe we need for the safety programs you have raised, and 16 more for operations, which are really related to the same program.

• 2035

**Mr. Ellis:** And almost a quarter of a million dollars for travel is extra? I am going to ask these questions and I will take the answers this time around as gospel. Next time I may not.

**Mr. Benson:** You do not have to take anything as gospel. If we are going to do a better job on safety, which you are concerned about, Mr. Ellis, we have to have people and travel to do it. I am informed that our people last year examined 5,000 miles of railway track. If you have not enough people and you have to get additional people to examine more track to try to reduce the number of railway accidents, you have to pay to do it. It costs money.

**Mr. Ellis:** There is probably a logical explanation here of the statutory payments to railway and transport companies, but I am confused. It shows a change of \$91 million, it shows a \$40 million figure, and page 27-70 shows the \$144,900,000 that we find in the supplements that were not passed when this was printed. These seem to relate to one another, but I am confused about how they get them.

**Mr. Benson:** What happened was that initially the amount put in was the statutory amount that had to be paid in moving down the subsidy, the general railway subsidy payment, and this ...

[Interprétation]

**M. Ellis:** Nous en sommes déjà à 2.3 millions d'augmentation et l'augmentation nette n'est que de 1.8 million de dollars.

**M. Benson:** Oui, mais il y a aussi des diminutions que vous avez mentionnées.

**M. Ellis:** Oui.

**M. Benson:** Ce qui nous donne le chiffre que vous avez cité.

**M. Ellis:** Passons de nouveau ces chiffres en revue, voulez-vous.

**M. Benson:** Très bien. Personnel supplémentaire, 112 années-hommes, 1,473,000 dollars; augmentation générale de salaires \$905,000 diminution du coût des salaires en raison de la reclassification du personnel, \$441,000; augmentation de la contribution au fonds de retraite \$123,000; augmentation des dépenses de voyages et de transport \$203,000; réduction du niveau prévu des dépenses pour services professionnels et spéciaux, \$349,000; autres coûts, \$89,000. C'est encore une réduction, mais tout d'abord \$349,000 puis ...

**M. Ellis:** ... donc une réduction générale de 800 à \$900,-000 ce qui nous donne le chiffre que vous avez ...

**M. Benson:** Oui, cela donne le chiffre indiqué.

En ce qui concerne nos besoins en personnel, cela est lié aux problèmes que vous avez soulevés tout à l'heure, à savoir pourquoi nous n'avons pas publié plus tôt les rapports sur la sécurité. C'est parce que nous manquons de temps et de personnel pour les rédiger. Nous ne sommes pas assez nombreux pour faire le travail, et cela, non pas parce qu'on nous refuse du personnel supplémentaire, mais que nous n'avons pas encore pu les recruter. Nous estimons avoir besoin de 14 ingénieurs supplémentaires pour les programmes de sécurité et 16 autres pour les opérations, qui font en fait partie du même programme.

**M. Ellis:** Vous avez presque un quart de million de dollars de plus pour le déplacement? Je pose ces questions et je considérerais les réponses comme pain béni, mais ce ne sera peut-être pas le cas la prochaine fois.

**M. Benson:** Il ne faut jamais rien croire sur parole. Si nous voulons faire un meilleur travail en matière de sécurité, à ce moment-là il nous faut du personnel et il faut que celui-ci voyage pour l'assurer. On m'informe que notre personnel a examiné l'année dernière 5,000 milles de voie de chemins de fer. Si on manque de personnel et si on veut inspecter un millage plus important de voie, alors il faut payer pour le faire. Cela coûte de l'argent.

**M. Ellis:** En ce qui concerne les paiements statutaires aux compagnies ferroviaires et de transport, il y a probablement là une explication logique, mais je ne la vois pas. Il y a une modification de 91 millions de dollars, il y a le chiffre de 40 millions de dollars et à la page 27-70 figurent les \$144,900,000 qui ont été refusés dans le budget supplémentaire avant l'impression de celui-ci. Tout cela semble plus ou moins lié, mais je n'y comprends rien.

**M. Benson:** Ce qui s'est produit, c'est qu'initialement ce montant faisait partie du montant statutaire qui devait être payé au fur et à mesure de la réduction des subventions, des subventions générales aux chemins de fer, et cela ...

[Text]

**Mr. Ellis:** Moving down this ...

**Mr. Benson:** When the National Transportation Act was instituted there was a general railway subsidy of some \$110 million. This was to move down each year, but as railways were required to carry out particular services—they may be required to keep branch lines operating, for example—they can apply for it. Now when the estimates were ...

**Mr. Ellis:** As they applied them, yet the other was reduced.

**Mr. Benson:** It disappears when the amount that they can require us to pay under the National Transportation Act exceeds the amount of the subsidy that comes out of it. What happened in 1973 was that the estimate for the amount put in was based on the subsidy payment. Nobody knew whether decisions would be made with regard to the continuation of passenger service. Nobody could forecast at that time whether these would be made during the 1972-73 fiscal year. They were made and they required the continuation of passenger service until that amount remained.

**Mr. Ellis:** Despite the fact, then, that all these passenger services have been discontinued we still have this figure in the supplementary estimates—which I realize we are not discussing tonight—of \$144,900,000, that is ...

**Mr. Benson:** During 1973 ...

**Mr. Ellis:** ... 1972-73.

**Mr. Benson:** ... 1972, as I recall, no passenger services were discontinued. On the contrary it was decided that they must continue passenger services for a very wide range and these included ...

**Mr. Ellis:** And this was the amount of money that was required.

**Mr. Benson:** To do that, yes.

**Mr. Ellis:** All right. The question that follows is how that money was accounted for. Do we just take the word of the railways? What is the method of accounting?

**Mr. Benson:** Oh, no, no.

**Mr. Ellis:** What is the method of accounting, then?

**Mr. Benson:** We have a costing regulation. I will be glad to send you a copy of it.

**Mr. Ellis:** I would like to have that.

**Mr. Benson:** It denotes that in 1969, two years after the commission was formed, after an extensive study to determine the method the railway could use in costing each service ... When we are calculating the payment on a branch line—here I am talking about freight branch lines in Western Canada—they are entitled to 100 per cent subsidy. On passenger services they are entitled to a subsidy of up to 80 per cent. But these must be calculated according to the costing regulations produced by the commission, and we audit the things very thoroughly, I can assure you.

[Interpretation]

**M. Ellis:** La réduction de ...

**M. Benson:** Lorsque la Loi nationale sur les transports a été adoptée, il y avait une subvention générale aux chemins de fer de 110 millions de dollars. Ce chiffre devait baisser chaque année, mais au fur et à mesure que l'on a demandé aux chemins de fer de rendre des services particuliers—par exemple, de garder ouvertes des lignes secondaires—elles peuvent déposer une demande pour en bénéficier. Maintenant, lorsque le budget a été ...

**M. Ellis:** Oui, mais les autres ont été réduits.

**M. Benson:** Ce montant disparaît lorsque le montant qu'elles peuvent exiger, en vertu de la Loi nationale sur les transports, dépasse le montant des subventions qui en proviennent. Ce qui s'est produit en 1973, et le montant figurant dans le budget, est fondé sur les subventions. Personne ne savait quelles décisions allaient être prises en ce qui concerne le maintien du service de passager. Personne ne pouvait prévoir à ce moment-là si de tels paiements seraient accordés pendant l'année fiscale 1972-1973. Ces décisions ont été prises et on a demandé de retenir les services de passagers et cela explique que ce montant soit resté.

**M. Ellis:** Malgré le fait, donc, que l'on a supprimé tant de services de passagers, nous avons toujours ce chiffre dans le budget supplémentaire—dont nous ne discutons pas ce soir—de \$144,900,000, c'est-à-dire ...

**M. Benson:** Pendant l'année 1973 ...

**M. Ellis:** ... en 1972-1973.

**M. Benson:** ... 1972, si je me souviens bien, aucun service de passager n'a été supprimé. Au contraire, on a décidé qu'il fallait les maintenir et notamment ...

**M. Ellis:** Et ce sont là les crédits nécessaires à cet effet.

**M. Benson:** C'est cela.

**M. Ellis:** Très bien. La question qui se pose alors est de savoir comment on vérifie l'utilisation de cet argent. Faisons-nous simplement confiance aux chemins de fer? Quelle méthode de comptabilité est utilisée?

**M. Benson:** Non, non.

**M. Ellis:** Quelle méthode employez-vous alors?

**M. Benson:** Nous avons un règlement à ce sujet. Je serais heureux de vous en envoyer une copie.

**M. Ellis:** Cela m'intéresserait.

**M. Benson:** Cela montre que, en 1969, deux années après la création de la Commission et après une étude détaillée pour déterminer la méthode au moyen de laquelle les sociétés de chemins de fer pourraient chiffrer chaque service. Lorsque nous calculons les paiements à faire à l'égard d'une ligne secondaire, il s'agit de transport de fret. Elles ont droit à 100 p. 100 dans l'Ouest du Canada. Les services passagers donnent le droit à des subventions pouvant aller jusqu'à 80 p. 100, qui doivent être calculées selon les règlements financiers établis par la Commission, et je puis vous assurer que nous surveillons cela de très près.



[Texte]

• 2040

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** May I interject? Did you say up to 80 per cent? Is 80 per cent not uniform?

**Mr. Benson:** No, up to 80 per cent. Most of them get 80 per cent. One gets none; this is one in British Columbia, on Vancouver Island, where we felt that the railways were not trying to do anything, so we did not give them anything. But you can pay them up to 80 per cent, generally though, 80 per cent.

**Mr. Thomas (Moncton):** Could I ask a supplementary, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Make it brief.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Benson, if I remember the figures, in 1973 that amount is reduced to \$26 million—that is, under that reducing amount under \$10 million down to zero. That \$26 million, then, would be included in your estimates of \$131,300,000. So you are estimating that there would be another \$105 million in addition to the \$26 million.

**Mr. Benson:** The \$26 million is gone because...

**Mr. Thomas (Moncton):** No, that is what you pay in 1973.

**Mr. Benson:** Yes, but you do not have to pay that. If the amount they can recover through your forcing them to keep open uneconomic lines exceeds the subsidy, then you pay that amount. So there will not be any of the \$26 million, in effect—I hope I am right there. Because there are...

**The Chairman:** Thank you Mr. Ellis. You have gone well over your time.

**Mr. Ellis:** Thank you, Mr. Chairman. There are still questions I wanted answered.

**The Chairman:** That is a problem between you and the witness, it is not mine. I recognize Mr. Masniuk and then I shall recognize Mr. Turner for six minutes.

**Mr. Masniuk:** I should like to get back, Mr. Chairman, to the safety aspect of operating the trains. I am very concerned, Mr. Benson, about maintenance of the tracks. We know that trains have become considerably longer; we used to think about 30 cars, now we talk about 120 and 150 cars with five engines in front. Is your commission satisfied that maintenance has been carried out on these? We shall forget about branch lines and talk about the main lines, where these long trains operate.

**Mr. Benson:** The nature of railway maintenance has changed. Where you used to have people patrolling lines much more is being done by mechanical equipment. The over-all cost has not declined. The wage cost of people engaged in maintenance has gone up; in addition, capital equipment has gone up greatly because they are using much more machinery in the maintenance of lines than previously.

You raised some questions the other day. I had a few notes made on them. There was the matter of hot boxes: the Canadian National Railway has a very extensive screening program to detect hot boxes at regional locations across the system. There was an improvement in the burnt-off journal experience in 1972 over 1971 and they are seeking further improvement. For example: in 1971 the miles per hot box were 5,349,205; in 1972 this improved to 7,319,077.

[Interprétation]

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Si je peux vous couper, vous avez bien dit 80 p. 100? Ce 80 p. 100 n'est-il pas uniforme?

**M. Benson:** Non, jusqu'à 80 p. 100. La plupart des lignes obtiennent 80 p. 100. Une ne tient rien; elle est située en Colombie-Britannique, sur l'Île de Vancouver, où nous estimons que les chemins de fer ne servent à rien, et nous ne leur donnons donc rien. Mais on peut leur verser jusqu'à 80 p. 100, et c'est en général 80 p. 100.

**M. Thomas (Moncton):** Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président?

**Le président:** Brièvement.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur Benson, si je me souviens bien des chiffres, ce montant a été réduit en 1973 de 26 millions de dollars, c'est-à-dire qu'un montant de moins de 10 millions de dollars n'aurait pas été réduit du tout. Ces 26 millions de dollars font donc partie du budget de \$131,300,000. Il doit donc y avoir 105 millions de dollars en plus de ces 26 millions de dollars.

**M. Benson:** Ces 26 millions de dollars ont été retirés parce que...

**M. Thomas (Moncton):** Non, c'est le montant de 1973.

**M. Benson:** Oui, mais il ne sera pas forcément dépensé. Si le montant qu'ils peuvent récupérer parce qu'on les aura forcés à garder en service des lignes non rentables est supérieur à la subvention, il faut verser ce montant. Donc, les 26 millions de dollars ne seront pas forcément dépensés—du moins, j'espère que j'ai raison.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Ellis. Vous avez bien dépassé votre délai.

**M. Ellis:** Merci, monsieur le président. Il y a encore des questions que j'aimerais poser.

**Le président:** C'est un problème que vous devez régler avec le témoin, pas avec moi. Je donne la par le à M. Masniuk, puis à M. Turner, pour six minutes.

**M. Masniuk:** Monsieur le président, j'aimerais en revenir à la question de la sécurité de fonctionnement des trains. Je m'intéresse beaucoup, monsieur Benson, à l'entretien des voies. Nous savons que les trains sont beaucoup plus longs qu'avant; ils se composaient autrefois d'environ trente wagons, et maintenant, il s'agit de 120 à 150 wagons, tirées par cinq locomotives. La Commission est-elle satisfaite de l'entretien des voies? Ne parlons pas des lignes secondaires, mais seulement des voies principales, qu'empruntent ces longs trains.

**M. Benson:** Les méthodes d'entretien des voies ont changé. Si auparavant, c'était des équipes qui surveillaient les voies, c'est maintenant des machines qui le font beaucoup plus vite. Les frais globaux n'ont pas diminué. Les salaires des personnes chargées de l'entretien ont augmenté; de plus le capital d'exploitation est beaucoup plus important, parce qu'on se sert d'un nombre plus grand de machines qu'autrefois pour l'entretien des voies.

Vous avez posé des questions l'autre jour. J'ai pris quelques renseignements. Il y a la question des «hot boxes»: les chemins de fer Nationaux ont mis au point un programme de surveillance très important pour détecter les points d'échauffement par région sur tout le réseau. Un nombre moins important de pivots a brûlé en 1972 qu'en 1971, et on cherche à apporter d'autres améliorations. Par exemple, on a parcouru en 1971 5,349,205 milles par «hot boxes»; en 1972, ce chiffre a été porté à 7,319,077.

[Text]

**Mr. Masniuk:** We understand. That is why I asked you if the CTC was trying to push this program. It is a safety, not only to the operation of the train, but to the safety of the crews. There have been incidents of derailments, and the crews have also been hurt.

I want to get back to the actual maintenance. You say that more machines are on, and that the cost has gone down. But would the railway committee agree that since they went to sections twice as long with half the work force maintenance has deteriorated.

• 2045

**Mr. Benson:** No, I do not think we can arrive at that conclusion from the information I have had presented to me. The number of people involved in maintenance has declined between 1960 and 1971 from roughly 29,800 down to 17,500. But during this period the total cost of the number of employees involved in maintenance has gone up about \$42 million. At the same time, the capital investment of the railways and roadway machines and work equipment rose from \$104 million to \$144 million, so the total amount being paid on maintenance expense, which was \$213 million in 1960, was \$256 million in 1971. It is a different system of maintenance.

**Mr. Masniuk:** Right, it is a different system. I am very well aware of that. They take portions of 50-60 miles of subdivision and they will upgrade that track, and this is where you are talking about the machines and the extra money. In the meantime, in between that, where they require daily maintenance and daily inspections, they have not kept up the maintenance service required for the sake of the safety that we used to have before these machines came in.

**Mr. Chairman,** I would like to leave this subject for a moment and ask Mr. Benson this: when the government decided to buy hopper cars with 2,000-bushel capacity, did they consult the CTC or the heads of the railways regarding how many of these cars they could put in as a unit over the present low budget we have?

**Mr. Benson:** This was before my period at the CTC. I am really not sure of the degree of consultation. I will inquire into this and I will send you a note on it tomorrow.

**Mr. Masniuk:** I am awfully afraid, Mr. Chairman, while there was a tremendous expenditure of moneys—I just forget the actual figures right now—that when it comes to putting a unit train on, and I do not know how many hopper cars they expect to put on this unit train, that our railroad beds—I am talking about actual railroad beds that the tracks are lying on, will not be able to carry these, especially when we get into the modern area.

**Mr. Benson:** I personally do not have the expertise to answer that question. I think it would be a better question to put to the CNR and CPR when they appear before this Committee. With respect to the degree of consultation with the commission, I will be pleased to answer that.

**Mr. Masniuk:** Fine. I will leave this at the moment because of the short time allotted to me. Mr. Chairman, this is only for information which I require, and I will be very brief. Also, I would like a very short answer. I want

[Interpretation]

**M. Masniuk:** Je vois. C'est pourquoi je vous ai demandé si la Commission canadienne des transports entendait accélérer le programme. Cela représente la sécurité, non seulement pour les trains, mais aussi pour les équipes. Il y a également eu des déraillements, et les travailleurs ont été blessés.

Je vais maintenant en revenir à l'entretien. Vous dites que vous avez maintenant plus de machines, et que les frais n'ont pas diminué. Mais le Comité des chemins de fer convient-il que depuis qu'on a doublé la longueur des trains en réduisant le personnel de moitié, la qualité de l'entretien s'est détériorée?

**M. Benson:** Non, je ne pense pas que nous puissions tirer une telle conclusion des renseignements que j'ai reçus. Le nombre de personnes chargées de l'entretien est passé, entre 1960 et 1971, d'environ 29,800 à 17,500. Mais au cours de cette période, le total des crédits affectés aux employés chargés de l'entretien est passé à 42 millions de dollars environ. En même temps, le capital engagé dans le matériel roulant et l'équipement est passé de 104 millions à 144 millions de dollars, et le montant total affecté aux dépenses d'entretien, qui était de 213 millions en 1960, est passé à 256 millions de dollars en 1971. Il s'agit d'une conception différente de l'entretien.

**M. Masniuk:** Oui, il s'agit d'une conception différente, je m'en rends très bien compte. On prend des sections de voies de 50 à 60 milles de long, qu'on améliore, et c'est ce à quoi servent les machines et l'argent supplémentaire. En même temps, il faut procéder à des inspections et à un entretien quotidien, et la qualité de l'entretien n'est pas maintenue au niveau, nécessaire pour la sécurité, que l'on obtenait avant l'introduction de ces machines.

Monsieur le président, je vais abandonner le sujet pour quelques instants et demander à M. Benson si, lorsque le gouvernement a décidé d'acheter des wagons-trémies d'une contenance de 2,000 boisseaux, il a consulté la Commission des transports ou les responsables des chemins de fer pour savoir combien de ces wagons seraient mis en service, étant donné notre faible budget.

**M. Benson:** Cela s'est passé avant que j'entre à la Commission. Je ne sait pas dans quelle mesure il y a eu des consultations. Je vais faire des recherches et vous le faire savoir demain par écrit.

**M. Masniuk:** Je crains fort, monsieur le président, que si l'on a dépensé beaucoup d'argent—je ne me souviens pas des chiffres exacts—lorsqu'il s'agit de mettre un train complet en service, et je ne sais pas combien de wagons-trémies l'on peut accrocher à un train, les ballasts—et je veux parler des ballasts actuels, sur lesquels sont déposées les voies—ne pourront pas les porter, surtout sur les sections récemment construites.

**M. Benson:** Je n'ai pas les qualités nécessaires pour répondre personnellement à la question. Je pense qu'il vaudrait mieux la poser aux responsables du Canadien National et du Canadien Pacifique lorsqu'ils comparaitront devant ce Comité. En ce qui concerne la mesure dans laquelle on a consulté la Commission, je me ferai un plaisir de répondre à votre question.

**M. Masniuk:** Très bien. Je laisse tomber le sujet en raison du peu de temps qui m'est imparti. Monsieur le président, je ne pose cette question qu'à titre de renseignement, et je serai très bref. J'aimerais aussi obtenir une



[Texte]

to get back to the abandonment of the unprotected branch lines Mr. Chairman. In your report you said, that you can take no action unless they applied for abandonment. Why? They have applied for many of them and they were frozen. Would it come back to the CTC? Let us suppose they are frozen to 1975, what authority do you have? Do you say to these rumours that you can abandon these branch lines, or do you say to them, no.

**Mr. Benson:** They will be free to apply after 1975 for the protected branchlines.

**Mr. Masniuk:** Yes, I understand they will be free to apply, but do you have the authority? Suppose that in 1975 they come to you and say, "We are ready to abandon this unprotected branch line." Do you have the authority to say no to them?

**Mr. Benson:** Yes.

**Mr. Masniuk:** You do have the authority. Fine, Mr. Benson. Then why is not some action taken now. As I stated on Tuesday evening, these branch lines are deteriorating and the cost is going to multiply if you wait that long. Why is there no direction, if you have the authority to say yes or no, about going to the railways to upgrade these branch lines until the day you tell them they can be withdrawn.

• 2050

**Mr. Benson:** Basically we have authority—and I would like advice on this if I am wrong—to make sure that the railway lines are maintained, to the best of our ability, up to a safety standard. We do not have authority to say do this maintenance or do that maintenance for other than safety reasons.

What happened, and this is one of the reasons for the proposed staff recruiting in the Commission to bring it up to scratch, is that the railways and the Commission wanted to deal, first of all, with the passenger services, which were up in the air and there was a lot of money involved in them. We had to do studies to determine whether they were or were not economic, and if they were not economic, to decide upon the amount of subsidy and what steps should be taken, including consultation with the Canadian public, to try to make them better passenger services, if they have to be kept in any event as a matter of public service and convenience. The amount of money involved in the passenger services is vastly greater than the amounts involved in the branch lines, which really have been put off being considered because we had to deal with the other matters first.

**The Chairman:** Your time is just about up.

**Mr. Masniuk:** I know my time is just about finished, Mr. Chairman, and I will pass after I say this. I am not interested in passenger service. We have no passenger service on branch lines, Mr. Benson, as you are well aware. I am more interested in some direction being given to the railways that we keep these at least in a condition where it would not cost us if you decide in 1975 that they have to keep running and it will cost "X" amount of thousands of dollars to put them back into shape. This is what I am interested in. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Benson:** I realized the import of your question. I was simply trying to explain why we have not dealt in detail with the branch lines. With respect to the branch lines, we can only require the railways to keep them up to

[Interprétation]

réponse courte. Je veux parler de l'abandon des voies secondaires non protégées, monsieur le président. Vous indiquez dans votre rapport que vous ne pouvez prendre de mesures à moins qu'il y ait demande d'abandon. Pourquoi? On a fait beaucoup de demandes, qui ont été rejetées. Cela repasse-t-il par la Commission? Admettons que les demandes soient bloquées jusqu'en 1975; quels sont vos pouvoirs? Laissez-vous entendre que ces lignes peuvent être abandonnées, ou opposez-vous un non catégorique?

**M. Benson:** Il sera possible, après 1975, de faire des demandes concernant les lignes protégées.

**M. Masniuk:** Oui, je sais que les demandes pourront être déposées, mais avez-vous les pouvoirs nécessaires? Admettons qu'en 1975, on vienne vous dire qu'on est prêt à abandonner telle ligne secondaire non protégée. Avez-vous l'autorité nécessaire pour dire non?

**M. Benson:** Oui.

**M. Masniuk:** Vous avez donc cette autorité. Pourquoi donc ne prend-on aucune mesure maintenant? Comme je l'ai dit mardi soir, ces lignes secondaires se détériorent et vont coûter de plus en plus cher si l'on attend trop longtemps. Pourquoi, si vous en avez l'autorité, ne donnez-vous pas l'ordre aux chemins de fer d'améliorer ces lignes secondaires jusqu'au jour où vous leur direz qu'ils peuvent les mettre hors service?

**M. Benson:** En gros, et l'on me corrigera si j'ai tort, nous avons l'autorité nécessaire pour garantir que les lignes de chemins de fer sont entretenues, dans la mesure de nos possibilités, selon des normes minimales de sécurité. Nous n'avons pas l'autorité d'ordonner tels ou tels travaux d'entretien pour des raisons autres que de sécurité.

Ce qui s'est passé, et c'est la raison pour laquelle la Commission s'est proposée de recruter du personnel à cet effet, c'est que les compagnies de Chemins de fer et la Commission voulaient d'abord s'occuper des services passagers, qui étaient sous étude et auxquels on avait affecté beaucoup d'argent; nous devons faire des études pour déterminer s'ils étaient rentables ou non, et s'ils ne l'étaient pas, décider des subventions à accorder et des mesures à prendre, y compris consulter le public canadien, pour qu'ils soient de meilleure qualité s'il fallait continuer à les considérer comme des services d'intérêt public. Les montants affectés aux services passagers sont beaucoup plus importants que ceux des lignes secondaires, qui en fait, n'ont plus été pris en considération parce qu'il fallait d'abord s'occuper d'autres affaires.

**Le président:** Votre délai est expiré.

**M. Masniuk:** Je sais que mon délai est expiré, monsieur le président, et je cède la parole dès que j'aurai dit que je ne m'intéresse pas aux services passagers. Il n'y a pas de services passagers sur les lignes secondaires, monsieur Benson, comme vous le savez. J'aimerais mieux qu'on demande aux compagnies de chemins de fer de les garder en d'assez bonnes conditions pour que cela ne coûte pas trop cher si, en 1975, on décide de continuer à les exploiter. Leur remise en état coûtera tant de milliers de dollars. C'est ce qui m'intéresse. Merci, monsieur le président.

**M. Benson:** Je me rends compte de l'importance de votre question. J'essayais simplement d'expliquer pourquoi nous ne nous sommes pas beaucoup occupés des lignes secondaires. Nous ne pouvons, à ce sujet, que demander aux compa-

[Text]

such standards that it is safe to travel on them at the speeds at which they travel.

**The Chairman:** Gentlemen, before I recognize the next questioner I would like to make a point. It is the wish of the Chair that we conclude the discussion and examination of the CTC this evening. I have on my list the name of Mr. Turner as the next questioner and then Mr. McGrath, Mr. Blais and Mr. Beatty.

**Mr. Mazankowski:** Where am I?

**The Chairman:** I guess you are right where you are, but if you want your name on this list, so indicate.

**Mr. Mazankowski:** I put my name down when I walked into the Committee meeting.

**The Chairman:** I am sorry, I did not recognize you as . . .

**Mr. Mazankowski:** I told the Clerk.

**The Chairman:** I am sorry. It is my fault.

**Mr. Thomas (Moncton):** On a point of order, Mr. Chairman. Do you recall that I said I wanted to be on?

**The Chairman:** All right. That is why I bring this to the attention of the Committee now, and I want your names now. I want to signify well in advance that it is the Chair's wish that we adjourn at 10 o'clock. I want you to indicate your desire to ask questions. I want to wrap this thing up tonight. Having said that, I now recognize Mr. Turner.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Five minutes each.

**Mr. Mazankowski:** On a point of order, Mr. Chairman. Will you reread your list? I wonder what eye you were using when you were looking at me and writing.

**The Chairman:** I am using both eyes and am probably seeing through one better than the other. I recognized Mr. Masniuk and he was polite and obeyed the wishes of the Chair. I now recognize Mr. Turner, Mr. McGrath, Mr. Blais, Mr. Beatty, Mr. Mazankowski and then Mr. Thomas. If anybody else wants to ask questions, please signify. As much as I appreciate Mr. Benson's comradeship, I do not want to express any inhospitality by trying to get rid of him, but I think we should move on as quickly as possible.

**Mr. Turner.**

**Mr. Turner (London East):** Mr. Benson, in June or July of 1965 the Midland Structural Company of Toronto started to build a bridge at the Dixie Road west of Toronto on the CNR main line at the Oakville subdivision. Why did this company lose the contract? Why was the contract dropped as far as this company was concerned?

• 2055

**Mr. Benson:** I am told that this is covered in the Second Report of the Railway Safety Inquiry dated July 17, 1972. Now I could read through this . . .

[Interpretation]

gnies des chemins de fer de les entretenir suffisamment pour qu'on puisse y rouler en toute sécurité aux vitesses atteintes actuellement.

**Le président:** Messieurs, avant de donner la parole à la personne suivante, j'aimerais dire quelque chose. J'aimerais que nous terminions l'étude de la Commission canadienne des transports ce soir. J'ai sur la liste M. Turner, puis MM. McGrath, Blais et Beatty.

**M. Mazankowski:** Et moi?

**Le président:** Je pense que vous êtes très bien où vous êtes, mais je puis vous inscrire sur la liste, si vous voulez.

**M. Mazankowski:** J'ai inscrit mon nom lorsque je suis arrivé au Comité.

**Le président:** Excusez-moi, mais je ne savais pas.

**M. Mazankowski:** Je l'ai dit au greffier.

**Le président:** Je suis désolé, c'est de ma faute.

**M. Thomas (Moncton):** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Vous souvenez-vous que j'ai dit que je voulais figurer sur la liste?

**Le président:** Très bien. C'est pourquoi je porte la question à l'attention du Comité, et je veux connaître les noms. Je veux que vous sachiez assez à l'avance que je souhaite que nous levions la séance à 22 h. 00. J'aimerais que vous me disiez si vous voulez poser des questions. Je veux qu'on en finisse avec cette question ce soir. Ceci dit, je donne la parole à M. Turner.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Cinq minutes chacun.

**M. Mazankowski:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Pouvez-vous me redonner votre liste? J'aimerais savoir de quel œil vous vous êtes servi lorsque vous m'avez regardé et que vous avez inscrit mon nom.

**Le président:** Je me sers de mes deux yeux, et il y en a un par lequel je vois mieux. J'ai donné la parole à M. Masniuk, il a été poli et a obéi au président. Je donnerai ensuite la parole à MM. Turner, McGrath, Blais, Beatty, Mazankowski et Thomas. Si quelqu'un d'autre veut poser des questions, qu'il le dise. Comme je tiens beaucoup à la camaraderie de M. Benson, je ne veux pas me montrer méchant en essayant de me débarrasser de lui, mais je pense que nous devrions nous débarrasser de lui aussi vite que possible.

**Monsieur Turner.**

**M. Turner (London-Est):** Monsieur Benson, en juin ou en juillet 1965, la *Midland Structural Company* de Toronto a commencé à construire un pont à l'Ouest de Toronto, au croisement de la route Dixie et de la route principale du Canadien National de la subdivision d'Oakville. Pourquoi cette compagnie a-t-elle perdu le contrat? Pourquoi l'a-t-on abandonné pour cette compagnie?

**M. Benson:** J'apprends qu'on en parle dans le deuxième rapport de l'enquête sur la sécurité des chemins de fer daté du 17 juillet 1972. Je pourrais vous le lire.



[Texte]

**Mr. Turner (London East):** I have read that.

**Mr. Benson:** I am not personally familiar with this particular matter and I had no notice of it but the report does deal with the matter, I am told.

**Mr. Turner (London East):** I have read all that and it does not mean a thing. Was there any mention of poor materials or building methods in this contract?

**Mr. Benson:** Mr. Turner, I must admit to you that I was not involved in the particular decision and, therefore, I cannot meaningfully comment unless I am akin to it. If you ask me specific questions, I will get a reply for you tomorrow on the matter. If I had known you were going to bring it up tonight—I could read the report but that is using up the time of the committee.

**Mr. Turner (London East):** Well, I went over the bridge and I want to know something about it.

**Mr. Benson:** If you list the questions you want answered I will get them answered for you.

**Mr. Turner (London East):** I want to know if the new company that took over tore out the old footings?

**Mr. Benson:** All the evidence was heard and it is available in the transcript. I will dig it out for you. If you produce a list of questions, Mr. Turner, I will be glad to answer them. On a specific matter such as this...

**Mr. Turner (London East):** You put this man right on the defensive. I say the man is right; the CTC says the man is wrong. The bridge was either safe or not safe and this is what I want to know. The CTC and the CNR say the bridge was safe. Why did you take the contract away from him?

**Mr. Benson:** All I can read to you is the findings of the committee.

**Mr. Turner (London East):** Yes.

**Mr. Benson:** And:

The committee finds that the report of the Department of Public Works speaks for itself as an independent opinion, and adopts it as such.

**Mr. Turner (London East):** That is the CTC...

**Mr. Benson:**

The Committee adopts the report of November 24, 1971, by the Director of Engineering, and, based on all the evidence and submissions before it, finds that the subway structure at Dixie Road is safe for continued operation by the Railway.

**Mr. Turner (London East):** Why did the new company start to build on the old footings that the man you took the contract away from put in first. This is what I want to know. If this was not safe when he started, it is not safe after or now.

**Mr. Benson:** Mr. Turner, really what you want to do is to review the decision of the commission in this regard; the evidence is available. I would be quite willing to provide you with all the evidence, let you look at it, reach your conclusion. Your conclusion may not be the same as that of the commission. It is not my job to question the decision of the commission.

[Interprétation]

**M. Turner (London-Est):** Je l'ai lu.

**M. Benson:** Personnellement, je ne connais pas très bien le sujet et je n'en avais pas connaissance, mais on me dit que le rapport porte sur cela.

**M. Turner (London-Est):** Je l'ai lu entièrement et cela ne veut rien dire. A-t-on parlé dans ce contrat de mauvais matériel ou de mauvaises techniques de construction?

**M. Benson:** M. Turner, je dois avouer que je n'ai pas participé à cette décision particulière et que, par conséquent, je ne peux rien en dire de valable avant d'en avoir pris connaissance. Posez-moi des questions précises et je vous donnerai une réponse demain. Si seulement j'avais su que vous en parleriez ce soir. Je pourrais vous lire le rapport, mais ce serait perdre le temps du comité.

**M. Turner (London-Est):** Eh bien, je suis passé sur ce pont et je veux en savoir quelque chose.

**M. Benson:** Faites-moi une liste de vos questions et j'y répondrai.

**M. Turner (London-Est):** J'aimerais savoir si la compagnie qui a repris les travaux a retiré les anciennes fondations.

**M. Benson:** Tous les témoignages ont été entendus et la transcription en est disponible. Je vais vous la trouver. Si vous nous présentez une liste des questions, M. Turner, je me ferai un devoir d'y répondre également. Pour une question précise comme celle-ci...

**M. Turner (London-Est):** Vous mettez cette personne sur la défensive. J'affirme qu'elle a raison et la Commission des transports affirme qu'elle a tort. Ce pont répondait aux normes de sécurité ou il n'y répondait pas. C'est ce que je veux savoir. La Commission et le Canadien National affirment qu'il y répondait. Pourquoi alors lui avoir retiré le contrat?

**M. Benson:** Tout ce que je peux vous donner, ce sont les conclusions du comité.

**M. Turner (London-Est):** Oui.

**M. Benson:**

Le comité conclut que le rapport du ministère des Travaux publics exprime une opinion indépendante qui se passe d'explications, et il l'adopte en bloc.

**M. Turner (London-Est):** C'est là l'opinion de la Commission des transports.

**M. Benson:**

Le comité adopte le rapport soumis le 24 novembre 1971 par le directeur du génie, d'après tous les témoignages et les soumissions qui y ont été présentés, conclut que la structure souterraine de Dixie Road peut continuer d'être utilisée en toute sécurité par les chemins de fer.

**M. Turner (London-Est):** Pourquoi la nouvelle compagnie a-t-elle construit sur les fonds qu'avait bâti celui qu'avez enlevé le contrat? C'est ce que je veux savoir. Si la construction n'était pas sûre au départ, elle ne l'était pas plus après et elle ne l'est pas maintenant.

**M. Benson:** Monsieur Turner, si vous voulez casser la décision de la Commission à cet égard, vous pouvez avoir les témoignages. Je suis prêt à vous les faire parvenir, à vous les laisser et à vous laisser tirer vos conclusions. Ce ne seront peut-être pas les mêmes que celles de la Commission. Je ne suis pas chargé de mettre en doute les décisions de la Commission.

*[Text]*

**Mr. Turner (London East):** I have read it. I have read the whole submission; I also went over the bridge and saw it built. What I want to know is if the bridge was not safe when he started to build the footings, why did not the new contractor tear the footings out?

**Mr. Benson:** You know the conclusion that was reached by the commission and the Department of Public Works was that it was a safe bridge.

**Mr. Turner (London East):** Why should you take the contract away from the man?

**Mr. Benson:** I am informed that the CNR took the man off the job, not the commission.

**Mr. Turner (London East):** Well, the two are involved in it.

Then in the last four years you have hired some railway inspectors. I want to know how many you hired from the management side and how many from the workers side?

**Mr. Benson:** Gee, I do not have that. I will find out for you and will send you an answer.

**Mr. Turner (London East):** You interviewed a lot of workers and you did not take that many on. I want to know why. Some of these men have 30 or 35 years experience and they have a lot of knowledge up here, practical experience, and why can they not be inspectors?

**Mr. Benson:** Mr. Turner, I will be glad to look into the matter you have raised and supply you with a written answer, so you will know.

**Mr. Turner (London East):** In the matter of chartered flights, do you require them to have a cash bond so that the tourists who are stranded or the tourists agencies can get their money back?

**Mr. Benson:** We really cannot do that. The ABCs were designed so that 25 per cent has to be paid in advance, 90 days before the flight starts. The whole of the flight has to be paid to the carrier within 30 days of the flight. By this method, we can assure that the carrier will take people over and bring them back. However, we have no control of the travel agencies and there is a risk existing between the 90-day period and the 30-day period for the 25 per cent that is paid in advance. However, we can assure under the ABC system that the carrier that is paid takes people over and brings them back because we do have control of the carriers.

• 2100

**Mr. Turner (London East):** Do you believe you need further legislation to take care of these agencies?

**Mr. Benson:** It is a provincial matter. As a matter of fact, I believe I did write to the Minister of Transport in this regard indicating that there might be some inclination of the federal government, at a government level, to get together with the provinces with respect to regulation of agencies but that is not within the powers of the CTC.

*[Interpretation]*

**M. Turner (London-Est):** J'ai lu ces conclusions, j'ai lu toute la soumission, je suis passé sur le pont et je l'ai vu construire. Ce que je veux savoir, c'est si ce pont n'était pas sûr quand on a commencé à en bâtir les fondations, pourquoi le nouvel entrepreneur n'a pas détruit ces fondations.

**M. Benson:** Vous savez très bien que la commission et le ministère des Travaux publics ont conclu que le pont était sûr.

**M. Turner (London-Est):** Pourquoi a-t-on retiré le contrat à cet entrepreneur?

**M. Benson:** On me dit que c'est le Canadien National qui l'a fait, pas la commission.

**M. Turner (London-Est):** Mais ce sont les deux qui ont pris la décision.

Au cours des quatre dernières années, vous avez engagé des inspecteurs de chemins de fer. J'aimerais savoir combien vous en avez engagé du côté patronal et combien du côté ouvrier?

**M. Benson:** Mais je n'ai pas ces renseignements. Je vais les chercher et vous envoyer ma réponse.

**M. Turner (London-Est):** Vous avez organisé des entrevues pour beaucoup de travailleurs, et vous n'en avez pas engagé tellement. Je veux savoir pourquoi. Certains d'entre eux ont 30 à 35 ans d'expérience et beaucoup de connaissances pratiques; pourquoi ne deviendraient-ils pas inspecteurs?

**M. Benson:** M. Turner, je me ferai un plaisir de faire des recherches sur la question et de vous adresser une réponse écrite.

**M. Turner (London-Est):** Vous demandez aux sociétés qui organisent des vols nolisés des garanties financières afin que les touristes qui sont abandonnés ou leurs agences puissent être remboursés, n'est-ce pas?

**M. Benson:** Nous ne pouvons vraiment pas faire cela. Pour les vols ABC, 25 p. 100 du prix du billet doit être payé 90 jours avant le vol. Le reste doit être payé 30 jours avant la date du départ. De cette façon, nous pouvons assurer que le transporteur remplira effectivement ses engagements à l'aller comme au retour. Toutefois, nous n'avons aucun moyen de contrôler les agences de voyage et c'est pourquoi il y a un risque pour les 25 p. 100 qui sont payés 90 jours à l'avance. Cependant, nous pouvons assurer que dans le système ABC le transporteur qui a reçu le paiement du billet assurera effectivement les services parce que nous pouvons exercer un contrôle sur les transporteurs.

**M. Turner (London-Est):** Pensez-vous qu'il faudrait adopter une législation supplémentaire pour pouvoir contrôler les agences de voyage?

**M. Benson:** C'est là un domaine de compétence provinciale. En fait, je crois que j'ai écrit au ministre des Transports à ce sujet pour suggérer que le gouvernement fédéral négocie avec les provinces afin de mettre au point un règlement régissant les agences de voyage mais cela ne fait pas partie du pouvoir de la CTC.



[Texte]

**Mr. Turner (London East):** This engineers' training school out in Manitoba, how long do they go to school before they are able to run and engine? There is one at Gimli.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Gimli, Manitoba.

**Mr. Benson:** Mr. Turner, I would like to say I think the period is eight to twelve weeks at the school. Incidentally, this is a matter that was brought up before the Advisory Committee on Safety consisting of the CNR, CPR and the unions. They decided that the training was adequate from a safety point of view.

**Mr. Turner (London East):** Can you tell me what happens in a fog or a heavy snowstorm when you look for a house and it is not there, you look for a landmark and it is not there? What happens then to one of these fellows?

**Mr. Benson:** I have never looked for a house that was not there nor for a landmark that was not there.

**Mr. Turner (London East):** I have had 33 years of it and I still do not know a lot of places. You look for something in a heavy fog and it is not there, so how can you take a man with eight or ten weeks training, put him out with 100 cars and let him go?

**Mr. Benson:** I can tell you that the railway unions, the Canadian National, the Canadian Pacific who sit on the safety advisory committee said that they felt the training was adequate and that there was no safety factor involved.

**Mr. Turner (London East):** If this is correct, why, previously would you not allow anybody to run an engine unless they had many years of experience?

**Mr. Benson:** The world has changed and training systems have changed.

**Mr. Turner (London East):** It has changed all right. That is why you are having a lot of spills, poor maintenance.

**Mr. Benson:** You are talking about engineers and...

**Mr. Turner (London East):** It is the same thing. You say it is new methods, new ideas. This is why you are having more problems.

**Mr. Benson:** Actually, my reports with regard to accidents, which I mentioned to Mr. Ellis, are that the number of accidents on the railroads at present is decreasing. The year 1972 was a very bad year because you had that terrible 1971-72 winter during which derailments and accidents were occurring all the time.

**Mr. Turner (London East):** We have had bad winters for many, many years and never had the records we have had in the last two or three years since they cut down the maintenance.

**Mr. Benson:** Just a moment, with regard to accidents over the whole period of time, it is not really that bad a record.

[Interprétation]

**M. Turner (London-Est):** Cette école de formation d'ingénieurs au Manitoba, quelle est la durée des cours que doit suivre les postulants avant de pouvoir exercer leur métier? Il y a une école de ce genre à Gimli.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Gimli, au Manitoba.

**M. Benson:** Monsieur Turner, je pense que les cours durent de 8 à 12 semaines. Incidemment, c'est là une question qui a été soulevée au comité consultatif sur la sécurité formé de représentants du CNR, du CPR et de syndicats. Le comité a décidé que cette formation était suffisante du point de vue de la sécurité.

**M. Turner (London-Est):** Pouvez-vous me dire ce qui se passe lorsqu'on conduit dans un épais brouillard ou dans une tempête de neige et qu'on recherche des repaires comme une maison et qu'on ne la voit pas? Que font ces débutants dans ces cas-là?

**M. Benson:** Je n'ai jamais cherché une maison qui n'existait pas ni un repaire invisible.

**M. Turner (London-Est):** J'ai fait cela pendant 33 ans et il y a encore un grand nombre d'endroits qui me sont inconnus. On cherche quelque chose et l'on ne peut tout simplement pas le distinguer dans un brouillard épais, aussi comment peut-on confier un train de 100 wagons à un employé qui n'a que 8 ou 10 semaines de formation derrière lui?

**M. Benson:** Je peux vous dire que les syndicats, le Canadien National et le Canadien Pacifique qui siègent tous au Comité consultatif sur la sécurité ont déclaré que cette formation était suffisante et qu'il n'y avait aucun risque pour la sécurité.

**M. Turner (London-Est):** Si cela est vrai, pourquoi n'avait-il le droit auparavant de conduire une locomotive s'il n'avait pas de nombreuses années d'expérience?

**M. Benson:** Le monde a changé et les méthodes de formation également.

**M. Turner (London-Est):** Oui, il a changé, et c'est pour cela qu'on a tant d'accident et un mauvais entretien.

**M. Benson:** Vous parlez des ingénieurs et...

**M. Turner (London-Est):** C'est la même chose. Vous dites qu'il y a aujourd'hui de nouvelles méthodes, de nouvelles idées. C'est pour cela qu'on a aussi davantage de problèmes.

**M. Benson:** En fait, tous les chiffres montrent que le nombre des accidents ferroviaires diminue. L'année 1972 a été très mauvaise parce qu'il y a eu ce crible hiver au cours duquel des déraillements et des accidents se produisaient sans arrêt.

**M. Turner (London-Est):** On a de mauvais hiver tous les ans et jamais les accidents n'ont été aussi nombreux que depuis deux ou trois ans, depuis que l'entretien n'est plus aussi bien assuré.

**M. Benson:** Un instant, en ce qui concerne le nombre des accidents pendant toute cette période, les résultats ne sont pas si mauvais.

[Text]

**Mr. Turner (London East):** It is not?

**Mr. Benson:** Over a period of 10 years. The year 1972 was a bad year.

**Mr. Turner (London East):** Sure it was bad and you know the reason for it.

**Mr. Benson:** The year 1971 was not a bad year; 1973 probably will not be a bad year.

**Mr. Turner (London East):** Like the gentleman said over here, it is poor maintenance; that is the problem. You had five or six men looking after 10 miles of track and they did a fine job. They used to say, "The CNR tracks from Chicago to Montreal was the finest roadbed in North America." You ride that roadbed today; there is no comparison because you have extended the 10-mile limit to 30 miles. You have the floating gang. The floating gang moves in with 20 or 25 men and they do a certain area but they do not do the whole area over a period of a year. They just do the points that need it. This is what is wrong. You have poor maintenance. You talk to the men who are involved in accidents who know what happened. Their findings are different than what comes out in these inquiries.

**Mr. Benson:** I would think the reports of the safety inquiry, which will be coming out, will have some recommendations.

• 2105

**Mr. Turner (London East):** I have had section foremen and engineers tell me that if they had the equipment, they could not put the equipment in because they did not have the men. You got into difficulties when you started to cut down on the maintenance of this track. We used to run 50 trains over the Sarnia . . .

**Mr. Benson:** Really, Mr. Turner, with due respect, I think this is a question that is better directed to the CNR than to our commission.

**Mr. Turner (London East):** They operate under the CTC rules and you are supposed to be responsible for safety.

**Mr. Benson:** For safety.

**Mr. Turner (London East):** Absolutely.

**Mr. Benson:** And safety does, to some degree, involve track maintenance.

**Mr. Turner (London East):** That is right.

**Mr. Benson:** But we are not responsible for the actual operating activities of the Canadian National Railways or for the CPR.

**Mr. Turner (London East):** I disagree with you sir.

**The Chairman:** Mr. Turner, your time is nearly expired; I am sorry that you and the Chairman of the CTC could not reach an agreement within 10 minutes but your acknowledgement of your disagreement goes on the record. I now recognize Mr. McGrath and after Mr. McGrath, Mr. Blais, then Mr. Beatty, and later on, Mr. Mazankowski.

[Interpretation]

**M. Turner (London-Est):** Non?

**M. Benson:** Si l'on considère l'ensemble de la période de dix ans. L'année 1972 a été mauvaise.

**M. Turner (London-Est):** Certainement, et vous en connaissez la raison.

**M. Benson:** L'année 1971 n'a pas été aussi mauvaise; l'année 1973 ne le sera probablement pas non plus.

**M. Turner (London-Est):** Comme le disait le député là-bas, c'est dû à un mauvais entretien; c'est là le problème. Quand 5 ou 6 hommes étaient chargés d'inspecter 10 milles de voies, ils faisaient du bon travail. On avait l'habitude de dire que la voie du CNR de Chicago à Montréal était la meilleure de toute l'Amérique du Nord. Empruntez-là aujourd'hui, il n'y a aucune comparaison depuis que le même nombre d'hommes doit s'occuper de 30 milles de voies. Il y a l'équipe volante. Celle-ci est composée de 20 ou 25 hommes qui couvrent une certaine distance mais non pas le réseau entier. Ils inspectent uniquement les points qui ont besoin d'être réparés. C'est cela qui est mauvais. L'entretien n'est pas bon. Il faut parler à ceux qui étaient impliqués dans les accidents et qui savent ce qui s'est passé. Ce qu'ils disent est bien différent de ce qui ressort des enquêtes.

**M. Benson:** Je pense que les rapports sur la sécurité, qui vont paraître prochainement, contiendront des recommandations à ce sujet.

**M. Turner (London-Est):** Les chefs d'équipe et les ingénieurs m'ont dit que s'ils avaient l'équipement nécessaire, ils ne pouvaient pas l'utiliser parce qu'ils manquaient d'hommes. On a commencé à avoir des difficultés lorsqu'on a réduit les équipes d'entretien sur cette voie. Il y avait 50 trains qui passaient à Sarnia . . .

**M. Benson:** Monsieur Turner, avec tout le respect que je vous dois, je pense que vous feriez mieux de poser cette question au CNR plutôt qu'à la Commission.

**M. Turner (London-Est):** Le CNR obéit aux règlements de la CTC et vous êtes sensés être responsables de la sécurité.

**M. Benson:** De la sécurité.

**M. Turner (London-Est):** Absolument.

**M. Benson:** Et la sécurité touche, dans une certaine mesure, à l'entretien des voies.

**M. Turner (London-Est):** C'est exact.

**M. Benson:** Mais nous ne sommes pas responsables des méthodes de fonctionnement adoptées par le Canadien National ou le CPR.

**M. Turner (London-Est):** Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur.

**Le président:** Monsieur Turner, votre temps de parole est écoulé; je regrette que vous n'ayez pu vous mettre d'accord avec le président de la CTC dans les 10 minutes qui vous étaient allouées, mais vos protestations figurent au procès-verbal. Je donne maintenant la parole à M. McGrath et après lui ce sera le tour de M. Blais, puis de M. Beatty et ensuite de M. Mazankowski.



[Texte]

**Mr. McGrath:** I wonder, Mr. Chairman, if I can raise a question of privilege. I have not had a chance to examine the record but I understand that in my absence some remarks were made with respect to the motion I moved in Committee with regard to the tabling of the evidence and the other documentation regarding the Bell Canada decision.

Some suggestion was made by members of the Committee in my absence that I was perhaps being frivolous. I can assure you, Mr. Chairman, it was a very serious motion and I can also assure those who raised that point in my absence that when the government made their decision the next day, to suspend the CTC decision for 90 days, the question was no longer an urgent one. There is ample time now to examine that evidence. I am sorry that aspect of it was not considered when the point was raised. I just say that, Mr. Chairman, in my own defence.

**The Chairman:** Would you like the Chair to comment on your question of privilege?

**Mr. McGrath:** No I would not, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Do I equate that within your 10 minutes?

**Mr. McGrath:** I would hope not, Mr. Chairman.

**Mr. Guay (St. Boniface):** On a question of privilege, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Guay, on a question of privilege.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I want to make one comment. I do not know exactly to whom Mr. McGrath is making reference but what I would like to say, there is a difference between the element of time when a government makes a decision and the time of the announcement. Those are two different factors. I did say in this Committee that notwithstanding the fact the motion had taken place in this Committee, the government was going to make the announcement anyhow. I will repeat it again tonight. If he is making reference to me, I will say it again.

**The Chairman:** Mr. Guay, I do not know to whom Mr. McGrath was making reference but I take some pride in the fact that the Committee was a forerunner to the suggestion and did in fact suggest 90 days. We, in this Committee, can take some credit to advising the government on a decision they made at a later date. I think the matter had best rest on that ground and I would hope that Mr. McGrath would proceed with his line of questioning rather than dealing with a question of privilege.

**M. McGrath:** Monsieur le président, je suis heureux d'avoir trouvé le coupable.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je comprends maintenant pourquoi vous avez un bandeau sur l'œil.

**Le président:** J'ai un œil abîmé et une oreille abîmée; je n'ai pas entendu cela.

**M. McGrath:** Il parlait au vice-président, monsieur le président, et je vous suggère de tourner le mauvais œil vers lui.

Je tiens à féliciter le président de la CTC pour ses opinions concernant le poste de messenger et la motion qui a été adoptée par ce comité l'autre soir. A ce sujet, j'aimerais demander à M. Benson quels progrès ont été réalisés dans l'étude spéciale qui a été commandée sur toutes les phrases du transport terrestre à Terre-Neuve?

[Interprétation]

**M. McGrath:** Je voudrais poser une question de privilège, monsieur le président. Je n'ai pas eu la possibilité de lire le procès-verbal mais je crois savoir qu'en mon absence des remarques ont été faites en ce qui concerne la motion que j'ai déposée au comité au sujet du dépôt des témoignages et des autres documents relatifs à la décision sur Bell Canada.

En mon absence, les membres du Comité ont laissé entendre que je faisais preuve de mauvaise foi. Je peux vous assurer, monsieur le président, que j'étais très sérieux en déposant cette motion et je peux également vous assurer que ceux qui ont dit en mon absence que cette question a cessé d'être urgente parce que le gouvernement a décidé le lendemain de suspendre l'application de la décision de la CTC pendant 90 jours se trompent. Nous avons maintenant tout le temps nécessaire pour étudier les faits. Je tenais à dire cela, monsieur le président, pour ma propre défense.

**Le président:** Attendez-vous de ma part un commentaire sur votre question de privilège?

**M. McGrath:** Non, monsieur le président.

**Le président:** Dois-je compter cela dans vos 10 minutes?

**M. McGrath:** J'espère que non, monsieur le président.

**M. Guay (Saint-Boniface):** J'ai moi aussi une question de privilège, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Guay, sur une question de privilège.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je ne sais pas à qui exactement M. McGrath fait allusion mais je tiens à dire que le moment où un gouvernement prend une décision est différent des moments où il annonce celle-ci. Ce sont là deux étapes différentes. J'ai dit que nonobstant le fait que le comité a adopté cette motion le gouvernement allait faire de toute façon cette annonce. Je le répète ce soir. Si c'est à moi qu'il fait allusion, je le répéterai encore une fois.

**Le président:** Monsieur Guay, je ne sais pas à qui M. McGrath faisait allusion mais je tire une certaine fierté du fait que le comité ait été un précurseur à ce sujet et ait proposé cette suspension de 90 jours. Nous pouvons nous féliciter d'avoir conseillé une décision au gouvernement qu'il a effectivement suivi par la suite. Il vaut mieux que nous nous en tenions là et j'espère que M. McGrath va poursuivre en posant des questions plutôt que de s'étendre davantage sur ce point de privilège.

**M. McGrath:** Monsieur le président, je suis heureux d'avoir trouvé le coupable.

**M. Guay (St-Boniface):** Je comprends maintenant pourquoi vous avez un bandeau sur l'œil.

**Le président:** J'ai un œil abîmé et une et une oreille abîmée; je n'ai pas entendu cela.

**M. McGrath:** Il parlait au vice-président, monsieur le président, et je vous suggère de tourner le mauvais œil vers lui.

Je tiens à féliciter le président de la CTC pour ses opinions concernant le poste de messenger et la motion qui a été adoptée par ce comité l'autre soir. A ce sujet, j'aimerais demander à M. Benson quels progrès ont été réalisés dans l'étude spéciale qui a été commandée sur toutes les phrases du transport terrestre à Terre-Neuve?

[Text]

**M. Benson:** Je pense que nous sommes déjà passés par les 2 premières phases, si je me souviens bien. Nous en sommes à la phase de rédaction des recommandations. Il nous faut décider au sein de la Commission si nous allons tenir des audiences publiques à Terre-Neuve avant que soient publiées les conclusions de la Commission à ce sujet. Comme vous le savez, un grand nombre d'enquêtes ont eu lieu parmi les transporteurs et les utilisateurs des autobus, etc. Nous en avons compilé les résultats et nous aurons bientôt rédigé le rapport et abouti à des conclusions qui s'en dégagent. La question qui se pose maintenant est de savoir si nous devons nous rendre à Terre-Neuve y tenir des audiences publiques.

Une décision n'a pas encore été prise mais voilà où nous en sommes à l'heure actuelle.

**M. McGrath:** Combien de temps vous faut-il pour décider?

**M. Benson:** Elle sera pris très prochainement. Pas demain, mais bientôt.

**M. McGrath:** Sera-ce encore cette année?

**M. Benson:** Certainement.

**M. McGrath:** Donc, avant la fin de l'année.

**M. Benson:** Certainement. Je ne risque rien en disant cela.

**M. McGrath:** Pouvez-vous me dire si cette étude a été menée par un expert de l'extérieur ou bien par la Commission elle-même?

**M. Benson:** Nous avons engagé des experts de l'extérieur.

**M. McGrath:** Pouvez-vous me donner leurs noms?

**M. Benson:** Il s'agit de Kates, Peat et Marwick.

**M. McGrath:** J'aimerais maintenant passer à une question d'intérêt plus local. Elle concerne ma propre circonscription. De façon générale, il s'agit des "ferry boats" qui font l'objet d'une supervision de la commission. Nous avons connu une année très difficile.

Je ne m'attends pas à ce que vous puissiez me donner ces réponses tout de suite, mais vous pourriez peut-être les rechercher et me les communiquer par écrit. De toute façon, je tiens à ce que mes questions figurent au procès-verbal.

La glace nous a posé beaucoup de problèmes à Terre-Neuve cette année et que l'on ne rencontre pas de façon générale. J'aimerais savoir ce qu'il en est de la liaison Bell Island-Portugal Cove. Quelles mesures a prises la commission pour assurer que le transporteur acquiert un autre bateau pour fournir le service nécessaire?

**Mr. Benson:** I am informed that we now have authority to pay the operator on a monthly basis to continue service until we have a report on the financial and operating status of the company, and on how the service can be operated most economically.

**Mr. McGrath:** I realize that. It means, in effect, that you taking a more active interest in the day-to-day operations of the company. It is with that in mind that I directed these specific questions.

[Interpretation]

**M. Benson:** Je pense que nous sommes déjà passés par les 2 premières phases, si je me souviens bien. Nous en sommes à la phase de rédaction des recommandations. Il nous faut décider au sein de la Commission si nous allons tenir des audiences publiques à Terre-Neuve avant que soient publiées les conclusions de la Commission à ce sujet. Comme vous le savez, un grand nombre d'enquêtes ont eu lieu parmi les transporteurs et les utilisateurs des autobus, etc. Nous en avons compilé les résultats et nous aurons bientôt rédigé le rapport et abouti à des conclusions qui s'en dégagent. La question qui se pose maintenant est de savoir si nous devons nous rendre à Terre-Neuve y tenir des audiences publiques.

Une décision n'a pas encore été prise mais voilà où nous en somm. à l'heure actuelle.

**M. McGrath:** Combien de temps vous faut-il pour décider?

**M. Benson:** Elle sera pris très prochainement. Pas demain, mais bientôt.

**M. McGrath:** Sera-ce encore cette année?

**M. Benson:** Certainement.

**M. McGrath:** Donc, avant la fin de l'année.

**M. Benson:** Certainement. Je ne risque rien en disant cela.

**M. McGrath:** Pouvez-vous me dire si cette étude a été menée par un expert de l'extérieur ou bien par la Commission elle-même?

**M. Benson:** Nous avons engagé des experts de l'extérieur.

**M. McGrath:** Pouvez-vous me donner leurs noms?

**M. Benson:** Il s'agit de Kates, Peat et Marwick.

**M. McGrath:** J'aimerais maintenant passer à une question d'intérêt plus loca. Elle concerne ma propre circonscription. De façon générale, il s'agit des «ferry boats» qui font l'objet d'une supervision de la commission. Nous avons connu une année très difficile.

Je ne m'attends pas à ce que vous puissiez me donner ces réponses tout de suite, mais vous pourriez peut-être les recherche et me les communiquer par écrit. De toute façon, je tiens à ce que mes questions figurent au procès-verbal.

La glace nous a posé beaucoup de problèmes à Terre-Neuve cette année et que l'on ne rencontre pas de façon générale. J'aimerais savoir ce qu'il en est de la liaison Bell Island-Portugal Cove. Quelles mesures a prises la commission pour assurer que le transporteur acquiert un autre bateau pour fournir le service nécessaire?

**M. Benson:** On m'informe que nous avons maintenant l'autorisation de payer le transporteur sur une base mensuelle afin qu'il maintienne le service jusqu'à ce qu'un rapport financier sur la situation de la compagnie ait été établi et sur la façon la plus économique de le rendre.

**M. McGrath:** Je comprends cela. Cela signifie, en fait, que vous vous intéressez davantage au fonctionnement au jour le jour de la compagnie. C'est en pensant à cela que j'ai posé ces questions précises.



[Texte]

There is one ship operating there now that is owned by the Department of Transport. It is operated by the company which has the franchise, and which operates on an annual subsidy from the commission. Is the commission satisfied that the company is making a real attempt to provide additional equipment?

**Mr. Benson:** I am informed that there have been requests from the company, with the support of the commission, I gather, with respect to the availability of an alternate ship. I do not think anything has been decided in this regard at the present time. It has not been followed, and there is also some difficulty with respect to the terminals, I think.

**Mr. McGrath:** Has there been any estimate of what this extra ship will cost in terms of the operating deficit and hence the required subsidy?

**Mr. Benson:** I do not think this can be done until we know what ship is available, how much it is going to cost, and what effect it is going to have on the operation of the service...

• 2115

... and the changes to wharves as well, to accommodate a different kind of ship. You have to know the kind of ship and what kind of changes are going to have to be made to the wharves before you can determine how much the subsidy may finally be.

**Mr. McGrath:** But these alterations to the terminals would have to be made by the Department of Transport?

**Mr. Benson:** Yes, but it is part of the cost of the services.

**Mr. McGrath:** You have not reached the stage yet where you can get into the kind of modifications and how much these modifications will cost?

**Mr. Benson:** No, we have not. As I understand the situation, a ship has not been found or agreed upon, and the kind of modifications will depend on the type of ship.

**Mr. McGrath:** Are you currently revising your policy within the commission with regard to the subsidized ferry services that you operate in Canada?

**Mr. Benson:** This has been going on for some time but I do not think it has applied very much to Newfoundland. It has applied to the intraprovincial services—that is services within the province have—which, in many instances, have been turned over to the province with a fixed subsidy; then the province carries on.

**Mr. McGrath:** This is what I am specifically getting at, Mr. Benson: the intra-provincial services in Newfoundland.

**Mr. Benson:** Nothing has been done there in that regard.

**Mr. McGrath:** There have been no negotiations with the province to take over these services, as in the case of some of the Ontario services?

**Mr. Benson:** Not along the same lines, as I understand. I think some things have happened in Newfoundland, as you know, where the province has moved in and dealt with ferry services; but there has been no general move in that direction in Newfoundland.

[Interprétation]

Il y a un bateau en service à l'heure actuelle qui est la propriété du ministère des Transports. La compagnie en a la franchise et reçoit une subvention annuelle de la commission. La commission est-elle convaincue que la compagnie cherche vraiment à trouver un bateau supplémentaire?

**M. Benson:** On m'informe que la compagnie a soumis des demandes en vue de l'acquisition d'un bateau supplémentaire. Je ne pense pas qu'une décision ait déjà été prise à cet égard. Je crois qu'il y a également des problèmes avec les appointements.

**M. McGrath:** A-t-on calculé combien ce bateau supplémentaire coûterait et quel montant de la subvention cela exigerait?

**M. Benson:** Je ne pense pas que nous puissions faire cela avant de savoir de quel type de bateau il s'agit, combien il va coûter et dans quelle mesure il augmentera le déficit de la compagnie au point de vue opération.

Et les modifications, aux quais, de façon à ce qu'ils puissent accueillir un navire différent. Il faut savoir quel sera le type du bateau et quelles modifications il faudra apporter aux appointements avant de savoir de combien devra être la subvention.

**M. McGrath:** Mais c'est le ministère des Transports qui se chargerait de ces modifications aux appointements?

**M. Benson:** Oui, mais cela fait partie du coût du service.

**M. McGrath:** Vous n'êtes pas encore au point où vous pouvez dire quelles modifications il faudra apporter et combien elles coûteront?

**M. Benson:** Non, Si je comprends bien la situation, on n'a pas encore trouvé ou on ne s'est pas encore mis d'accord sur un bateau, et les modifications dépendront du type de celui-ci.

**M. McGrath:** Êtes-vous en train de revoir votre politique en ce qui concerne les subventions aux services de traversiers au Canada?

**M. Benson:** Nous avons entrepris cette révision il y a déjà quelque temps mais je ne pense pas que nous ayons songé particulièrement à Terre-Neuve. Il s'agit principalement des services intra-provinciaux—c'est-à-dire des services à l'intérieur d'une province—et qui, dans de nombreux cas, ont été placés sous l'autorité des provinces avec une subvention fixe; la province se débrouille ensuite.

**M. McGrath:** C'est précisément à cela que je veux en venir, M. Benson, c'est-à-dire les services intra-provinciaux à Terre-Neuve.

**M. Benson:** Rien encore n'a été décidé à cet égard.

**M. McGrath:** Il n'y a pas eu de négociations avec la province pour le transfert de ces services, comme c'est le cas en Ontario?

**M. Benson:** Pas de la même façon. Certains changements sont intervenus à Terre-Neuve, comme vous le savez, la province s'occupant maintenant des services de traversiers; mais il n'y a pas de décision fondamentale en ce sens qui a été prise à Terre-Neuve.

[Text]

**Mr. McGrath:** I am the one that gets these complaints, as you know from your own experience as a member of Parliament, and I wonder if I could ask that the commission keep me advised as to what progress has been made with regard to the Bell Island service that I was referring to, so that I can adequately deal with the representations I am getting from my constituents.

**Mr. Benson:** Yes. What you have said tonight is in the record and I have instructed my officials to deal with all the questions raised within the Committee and to inform the people involved with as many details as possible.

**Mr. McGrath:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McGrath.

Mr. Blais is the next questioner.

**Mr. Blais:** Mr. Chairman, I might be going into questions that have already been covered by Mr. McRae this afternoon. If that is the case, I would like the witness to indicate that he has dealt with those questions so that I can read them in the record.

They deal basically, first of all, with the question of the subsidies that are made available to the railroads after they prove that their particular lines are non-profitable—and I am speaking of railroad companies. I was wondering if there is any control or any monitoring by the CTC over the administration of these lines that are being given subsidies?

**Mr. Benson:** Regarding the basic subsidies—and here you should take out the maritime freight rate assistance, which is quite a different program—if you are talking about the subsidies which are given to railways to maintain uneconomic passenger service or uneconomic branch lines, what the commission does is to decide first of all whether or not the service is uneconomic. They do an audit of the costs...

**Mr. Blais:** On whose evidence?

**Mr. Benson:** On the inquiry of the commission. No railway passenger service, for example, has ever been abandoned, I am informed, without a public hearing. If the commission decides, on the face of the evidence, that it is an essential service that must be continued, there may not be public hearings. There is a monitoring of the service, and, in addition, the commission looks to the railways to find more efficient ways of operating the service.

I think the trans-Canada is a good example of this, where there are two trans-Canada railway services operating parallel to one another, being subsidized by the commission. We have been dealing with the railways to find some way of operating this, to take care of the passenger traffic and yet minimize, as much as is possible, the loss that must be absorbed by the taxpayers of Canada.

So we look towards suggestions from people and, indeed, we have advertised and asked people to send in their suggestions as to how the service can be operated better to encourage more use and a minimization of the loss.

• 2120

**Mr. Blais:** Yes, I noticed that in your last report there was an invitation for submissions from the public. These have to be written submissions, is that not correct?

[Interpretation]

**M. McGrath:** Comme vous l'avez appris au cours de vos années de député, c'est moi qui reçois les plaintes et j'aimerais que la commission me tienne au courant des progrès accomplis dans le cas du service de Bell Island de façon à ce que je sache quoi répondre aux plaintes que l'on m'adresse.

**M. Benson:** Oui. Ce que vous avez dit ce soir figure au procès verbal et j'ai donné instructions à mes collaborateurs de s'occuper de toutes les questions qui auront été posées et d'informer les intéressés en donnant autant de détails que possible.

**M. McGrath:** Je vous remercie.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur McGrath.

M. Blais vient ensuite.

**M. Blais:** Monsieur le président, je vais peut-être aborder des questions qui ont déjà été posées par M. McRae cet après-midi. Si c'est le cas, j'aimerais que le témoin me le dise qu'il y a déjà répondu et je les rechercherai dans le procès verbal.

Il s'agit, tout d'abord, des subventions qui sont accordées aux sociétés ferroviaires une fois qu'elles ont fait la preuve que telle ou telle ligne est déficitaire. J'aimerais savoir si la CTC exerce un contrôle sur l'utilisation qui est faite de ces subventions?

**M. Benson:** En ce qui concerne les subventions de base, à l'exception de l'aide tarifaire au transport du fret dans les Maritimes qui est un programme entièrement différent, la procédure suivie par la commission est de déterminer tout d'abord si le service est déficitaire ou non. Pour cela on vérifie les comptes...

**M. Blais:** Sur la base de quels chiffres?

**M. Benson:** La commission fait une enquête. Aucun service de passagers, par exemple, n'a jamais été abandonné sans qu'une audience publique n'ait été tenue à ce sujet. Si la commission décide, sur la base des faits qui lui sont soumis, qu'il s'agit d'un service essentiel qu'il faut maintenir, il se peut qu'il n'y ait pas d'audience publique. Un contrôle est exercé et, de plus, la commission attend de la société ferroviaire qu'elle adopte des méthodes plus efficaces.

Je pense que la ligne Trans-Canada en est un bon exemple où on a souvent deux services parallèles l'un à l'autre, tous deux étant subventionnés par la commission. Nous négocions avec les sociétés ferroviaires pour trouver une solution à cela, pour assurer le service de passagers et minimiser en même temps le déficit absorbé par le contribuable canadien.

Nous sommes donc ouverts aux suggestions que l'on nous fera et en fait, nous demandons aux gens de nous envoyer leurs suggestions quand à l'amélioration de l'efficacité de ces services.

**M. Blais:** Oui, j'ai vu que dans votre dernier rapport, vous invitiez le public à faire des soumissions. Il s'agit de soumissions écrites, n'est-ce pas?



[Texte]

**Mr. Benson:** Yes, generally speaking, on that kind of request there are written submissions. In addition, my commissioners do go across the country when they have time and they are not on hearings. They meet with Chambers of Commerce and various other people and they are willing to take oral submissions, such as I did a couple of weeks ago in Calgary. They talked to me and I came back and I got the points and I am getting them looked into.

**Mr. Blais:** When an application is made, Mr. Chairman, to terminate an uneconomic passenger line, what is the procedure taken by the railway company?

**Mr. Benson:** The railway files an application to abandon a passenger line.

**Mr. Blais:** With your commission.

**Mr. Benson:** Yes. Then 90 days after that they are entitled to subsidy if it is ultimately found by the commission to be an uneconomic line.

**Mr. Blais:** How does this finding come about?

**Mr. Benson:** The commission then examines all the costs of the particular line, which are filed by the railway under the costing order of the commission.

**Mr. Blais:** Which are criteria established by the commission.

**Mr. Benson:** That is right. There is a costing regulation as to what they can charge and what they cannot charge.

**Mr. Blais:** At what point do you order a public hearing?

**Mr. Benson:** You order a public hearing generally if it appears that there may be a possibility or some doubt as to whether or not it is necessary to continue that particular service in the public interests.

**Mr. Blais:** I know, but is there a hearing to determine whether the subsidy ought to be allowed?

**Mr. Benson:** No, the subsidy is allowed under the Railway Act, based upon a determination by the commission of the loss under our costing regulation.

**Mr. Blais:** Strictly under your own criteria without the necessity of having any public hearing.

**Mr. Benson:** Yes. I really do not think, as a practical matter, you could have a public hearing on all the costs involved in the railway. The volume is just that great.

**Mr. Blais:** I take it your criteria are not for publication.

**Mr. Benson:** Oh, it is a public document and I will be glad to send you a copy.

**Mr. Blais:** I would appreciate receiving a copy.

**Mr. Benson:** You will get it tomorrow.

**Mr. Blais:** I do not want it tomorrow, sir; next week will do fine. Mr. Chairman, after you determine indeed that the line is uneconomic, I take it that the criteria are basically accounting criteria. Is that correct?

[Interprétation]

**M. Benson:** Oui, de manière générale, ce sont des soumissions écrites que l'on présente pour ce genre de demandes. De plus, les représentants parcourent le pays quand ils en ont le temps, et ils n'assistent pas aux audiences. Ils rencontrent les membres de chambres de commerce et d'autres personnes et acceptent alors des soumissions orales, comme je l'ai fait il y a quelques semaines à Calgary. Ils m'ont parlé; je suis revenu, j'ai vérifié et j'ai fait les recherches nécessaires.

**M. Blais:** Monsieur le président, lorsqu'une compagnie de chemins de fer fait une demande d'abandon d'un service passagers non rentable, comment le fait-elle?

**M. Benson:** La compagnie remplit une demande d'abandon de service passagers.

**M. Blais:** Qu'elle envoie à votre commission.

**M. Benson:** Oui, ensuite, 90 jours plus tard, elle a droit à une subvention si la Commission a établi que le service n'est pas rentable.

**M. Blais:** Comment détermine-t-elle cela?

**M. Benson:** La Commission étudie tous les frais associés à ce service particulier, que la compagnie de chemins de fer doit lui faire parvenir en vertu des règlements financiers de la Commission.

**M. Blais:** Ce sont des critères fixés par la commission.

**M. Benson:** C'est exact. Il y a un règlement financier qui stipule ce qu'on peut compter et ce qu'on ne peut pas compter.

**M. Blais:** A quel moment demandez-vous une audience publique?

**M. Benson:** En général, une audience publique est organisée s'il y a des doutes quant à la nécessité de garder ou non ce service particulier en fonctionnement dans l'intérêt du public.

**M. Blais:** Je sais, mais organise-t-on une audience pour déterminer s'il faut accorder ou non la subvention?

**M. Benson:** Non, la subvention est accordée en vertu de la Loi sur les chemins de fer, selon les pertes que détermine la commission en se fondant sur son règlement financier.

**M. Blais:** Strictement selon vos critères, sans qu'il soit nécessaire d'organiser une audience publique.

**M. Benson:** Oui. Je ne pense pas qu'il soit matériellement possible d'organiser des audiences publiques pour tous les frais de chemins de fer. Il y en a vraiment trop.

**M. Blais:** J'imagine que vos critères ne sont pas divulgués.

**M. Benson:** Mais ils figurent dans un document public, dont je me ferai un plaisir de vous envoyer une copie.

**M. Blais:** Cela me serait très utile.

**M. Benson:** Vous la recevrez demain.

**M. Blais:** Vous n'avez pas besoin de l'envoyer demain; la semaine prochaine, cela ira. Monsieur le président, une fois que vous avez déterminé qu'un service n'est pas rentable, j'imagine que vos critères servent surtout à la comptabilité. Est-ce bien cela?

[Text]

**Mr. Benson:** Yes, they are: what you can charge, what you cannot charge. It is a very thick document and I could not really go through the whole thing with you.

**Mr. Blais:** No, I realize that.

**Mr. Benson:** I think it is a fair basis. That is my opinion as an accountant, having read it.

**Mr. Blais:** Yes, and there is no investigation by any of your officers relating to the service that has been rendered at the time the criteria are being applied.

**Mr. Benson:** Oh, there certainly is.

**Mr. Blais:** There is.

**Mr. Benson:** Yes, there is an examination of the line, how it is operating. People travel on the train, look at the train, the service, and all of this takes place in the determination.

**Mr. Blais:** But there is no invitation to the public to make any submissions on that application.

**Mr. Benson:** Then we have to make the decision as to whether or not the line is uneconomic and should be continued in the public service. If we are going to decide it is going to continue then we generally do not have public hearings. If there is any doubt in the commission's mind and some thought it should be discontinued, then we hold public hearings.

**Mr. Blais:** I see. Coming back to the same question, to get it clear in my mind, you do not have public hearings to determine that there is going to be a subsidy afforded to that line on the basis that it is not economic.

**Mr. Benson:** No, this is decided by the commission.

**Mr. Blais:** I see. After the subsidy is afforded to that particular line, is there any monitoring and on what basis is this monitoring conducted?

**Mr. Benson:** There is continuing monitoring of the service. Indeed, an effort to find out how the service can be operated more efficiently and whether or not they are providing service up to the standards it should be provided.

**Mr. Blais:** Does the granting of the subsidy attach to it requirements on the railroads to do any research on passenger services and on improvement of passenger services?

**Mr. Benson:** As a matter of fact, it does. I am not sure the decision necessarily includes this. But when the commission has decided that passenger service is going to be continued, then there is consultation with the railroads to find out how that service can best be carried out. Indeed, if the railways are going to change the service, for example, if they are going to take dining cars off or something they will come back to the commission or we will hear about it and we will comment on it. So we watch it very closely. After all, if the people of Canada are paying 80 per cent of the loss on a particular service, we as a commission have to be very interested in how that service is operating.

• 2125

**Mr. Blais:** I agree with you fully and that is why I am posing these questions. Has there been any policy statement issued by your commission, obligating those particular companies to do research or to report to the commission on what efforts are being made to improve the passenger service?

[Interpretation]

**M. Benson:** Oui, pour déterminer ce qu'il faut compter ou ne pas compter. Il s'agit d'un document très épais, que je ne pourrais vous décrire entièrement.

**M. Blais:** Évidemment.

**M. Benson:** Je pense que ces critères sont honnêtes. C'est du moins mon opinion de comptable.

**M. Blais:** Oui, et vos collègues ne font aucune recherche sur le service qui est abandonné au moment où les critères sont appliqués.

**M. Benson:** Si, ils en font.

**M. Blais:** Ils en font?

**M. Benson:** Oui, on étudie le service et son fonctionnement. Des gens prennent le train, l'examinent, voient quel est le service, et tout cela compte dans notre évaluation.

**M. Blais:** Mais le public n'est pas invité à faire des soumissions pour cette demande.

**M. Benson:** Nous devons ensuite décider si le service est rentable et doit continuer dans l'intérêt public. Si nous décidons qu'il se poursuit, nous n'organisons en général pas d'audience publique. Si, de l'avis de la commission, il ne fait aucun doute qu'il doit être abandonné, nous organisons des audiences publiques.

**M. Blais:** Je vois. Toujours sur cette question, pour que tout soit bien clair, vous n'organisez pas d'audience publique pour déterminer si une subvention sera accordée à ce service du fait qu'il n'est pas rentable.

**M. Benson:** Non, c'est la commission qui décide de cela.

**M. Blais:** Je vois. Une fois que la subvention est accordée à ce service particulier, exercez-vous un contrôle, et d'après quel critère?

**M. Benson:** Le service est constamment surveillé. Il faut en effet chercher comment il peut être exploité de manière plus efficace et s'il offre des services correspondant aux normes exigées.

**M. Blais:** Si on lui accorde une subvention, une compagnie de chemins de fer doit-elle faire des recherches sur le service passagers et sur la manière de l'améliorer?

**M. Benson:** En fait, oui. Je ne suis pas sûr que cela soit implicite dans la décision. Mais si la Commission décide qu'un service passagers doit se poursuivre, nous consultons la compagnie de chemin de fer pour voir quelle est la meilleure manière d'exploiter ce service. En effet, si la compagnie change quelque chose au service, si par exemple elle supprime les wagons-restaurants, cela doit passer par la Commission, qui écoute les propositions et fait des commentaires. Nous surveillons donc les choses de très près. Après tout, si le contribuable canadien doit payer 80 p. 100 des pertes d'un service particulier, une commission comme la nôtre doit s'intéresser de très près au fonctionnement de ce service.

**M. Blais:** Je suis tout à fait d'accord avec vous et c'est pourquoi je pose ces questions. Votre commission a-t-elle fait une déclaration de principe pour obliger ces compagnies particulières à faire des recherches ou à signaler à la commission ce qu'elle fait pour améliorer le service-passager?



[Texte]

**Mr. Benson:** I am not sure there is a policy service, but we just tell them we want them to do it and they do it.

**Mr. Blais:** I see, but there is no regulation and there is no written requirement that they do so.

**Mr. Benson:** Oh, it may be a written requirement. We may write to them: "as a condition of granting of the subsidy we want you to consult with us on this particular matter, on this particular service and how it is being carried out", and indeed this happens.

**Mr. Blais:** I see on a specific requirement.

**Mr. Benson:** Yes, on a specific service that is being subsidized.

**Mr. Blais:** That is based upon your own investigation, but there are no established criteria?

**Mr. Benson:** The criterion generally is to make sure that we can get as good passenger service as possible at a minimum cost to the taxpayers of Canada.

**Mr. Blais:** What control does your commission have... I am sorry, last question?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Blais:** Too bad. What control does your commission have over the scheduling of railways? Because it is my last question let me just try to sneak in...

**Mr. Benson:** It is a suggested control.

**Mr. Blais:** Yes, and I am wondering more particularly about the anomaly of living in North Bay and finding myself in a situation of seeing two trains, both the CN and the CP, leaving North Bay within 15 minutes; one train leaving North Bay per day on each line within 15 minutes of each other. Is there any sort of control that can be exercised by your commission over that particular situation?

**Mr. Benson:** That would be on the Trans-Canada service coming to Ottawa. We are looking into this very carefully to see if the two services cannot be combined to cut down the over-all cost and at the same time provide the volume of service which is required in the summer when they are full and a service in the winter when they are not nearly so full.

**Mr. Blais:** Thank you, sir.

**The Chairman:** I now recognize Mr. Beatty.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Benson I just have a couple of tag ends questions to ask you and most of it flows from what Mr. Blais was saying.

First of all, just to get one thing clear, the CTC cannot order a railway company to restore service on a line which you have allowed to be discontinued?

**Mr. Benson:** This is a matter of legal opinion and my belief is that we do not have that right.

[Interprétation]

**M. Benson:** Je ne suis pas sûr que nous ayons fait une déclaration de principe, mais nous leur disons ce que nous voulons et elles le font.

**M. Blais:** Je vois, mais il n'y a pas de règlements et pas de documents écrits qui les oblige à le faire.

**M. Benson:** Mais nous pouvons les y obliger par écrit. Nous pouvons leur dire qu'avant de leur accorder des subventions, nous voulons à les consulter sur telle question particulière, sur tel service particulier et la manière dont il est exploité, et cela arrive.

**M. Blais:** Oui, pour des conditions précises.

**M. Benson:** Oui, pour un service particulier que nous subventionnons.

**M. Blais:** Cela se fonde sur vos recherches, mais n'y a-t-il pas de critères fixes?

**M. Benson:** Le critère, en général, c'est de garantir que nous puissions obtenir un service passager aussi bon que possible et à un prix minimum pour le contribuable canadien.

**M. Blais:** Dans quelle mesure votre commission peut-elle contrôler—excusez-moi, est-ce ma dernière question?

**Le président:** Oui.

**M. Blais:** Tant pis. Dans quelle mesure, donc, votre commission peut-elle contrôler les horaires des chemins de fer? Puisque c'est ma dernière question, je vais essayer d'en glisser une autre.

**M. Benson:** C'est un contrôle que nous suggérons.

**M. Blais:** Oui, mais je vis à North Bay, et je me trouve dans une situation telle que deux trains, celui du Canadien National et celui du Canadien Pacifique quittent North Bay à 15 minutes d'intervalle, et cela tous les jours. Votre commission peut-elle faire quelque chose dans une telle situation?

**M. Benson:** Il s'agit du service Trans-Canada qui passe par Ottawa. Nous considérons la chose de très près pour voir si les deux services ne pourraient pas être combinés pour réduire les frais globaux tout en assurant le service nécessaire l'été lorsque les trains sont remplis, et l'hiver, lorsqu'ils ne le sont pas.

**M. Blais:** Merci.

**Le président:** Je donne la parole à M. Beatty.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Merci, monsieur le président. Monsieur Benson, je ne vous poserais que quelques questions, qui font suite à celles de M. Blais.

D'abord, pour rendre les choses claires, la Commission canadienne des transports ne peut-elle pas exiger d'une compagnie de chemin de fer qu'elle remette en service un service dont elle avait autorisé l'abandon?

**M. Benson:** C'est une question d'opinion juridique, et personnellement, je pense que nous n'en avons pas le droit.

[Text]

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** So with regard to the motion passed last June, I believe, by this Committee, urging the immediate reinstatement of a passenger service in southwestern Ontario, you would feel that you do not have the authority; that it would have to be the Minister of Transport or the government as a whole as a matter of policy doing that.

**Mr. Benson:** I think I am right in saying that is the case.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Arising from this question of monitoring of services, you are no doubt aware of the Tempo line which runs through southwestern Ontario, now through London? I was very struck by an article in the *London Free Press* in early January which told of a woman and I believe her, two-year-old son who were going from London, found that CN did not have adequate seating in the passenger car and found themselves put in the baggage car at full passenger fares. They were a little upset because they had to sit down on suitcases all the way. There were no windows for them to look out; when they got to Brantford, somebody came along and dropped a coffin aboard with them, too and they considered this not very pleasant.

I understand first of all, it is illegal to have passengers riding in the baggage car?

• 2130

**Mr. Benson:** Yes, that is a matter of legal opinion and I would like to have a specific report on it. I should point out that that woman is not the only person who rode in the baggage car. When I happened to be in the government earlier on I rode in the baggage car from Kingston to Ottawa, and I was very angry about it.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** This is what makes me wonder. When I was a student at Western it was an occurrence that took place with great regularity. Every weekend almost there would be people riding in the baggage cars back and forth between London and Toronto at full fare. I was wondering how seriously the CTC has been monitoring this, if it is against the law. Did you investigate the situation of this woman in question? There was an article in the *Free Press*.

**Mr. Benson:** I would have to get a report on whether we carried out an investigation.

Generally speaking when people send complaints to the Canadian Transport Commission they are immediately turned over to the railways and they are asked to reply to the person with copies to the CTC. One can see that railways sometimes get into difficulties. You get a sudden snowstorm or something like that; a lot of extra passengers get on. One can see what goes on.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** It is a wonder that most of the snowstorms have not been coming from the railways themselves, because as you were indicating...

**Mr. Thomas (Moncton):** Snow job!

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** ... this is something that has been going on for some time now; it is perennial. I wonder whether the CTC has done a job in monitoring this, investigating complaints, and actually requiring the companies to clean up the matter. What have you done about that on that line? Anything?

[Interpretation]

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Vous n'en auriez donc pas eu le droit pour la motion adoptée en juin dernier, je pense, par ce comité, pour demander la remise en service immédiate d'un service passager dans le sud-ouest de l'Ontario; ce serait au ministère des Transports ou au Gouvernement en général de le faire, dans le cadre de sa politique.

**M. Benson:** Je pense bien que cela soit exact.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** A propos de cette question de surveillance des services, vous connaissez sans doute le service Tempo qui traverse le sud-ouest de l'Ontario, et qui passe par London. J'ai été très frappé par un article du *London Free Press* du début janvier, d'après lequel une femme et son enfant de 2 ans devaient partir de London, ont découvert que le Canadien National n'avait pas assez de sièges dans le wagon de passagers et ont été placés dans le fourgon à bagage, bien qu'ils aient payé plein prix. Cela les a ennuyés, par ce qu'ils sont restés assis sur des valises pendant tout le voyage. Il n'y avait pas de fenêtres, et quand ils sont arrivés à Brantford, on a mis un cercueil à bord de leur wagon, ce qui ne leur a pas paru très agréable.

D'abord, je crois qu'il est interdit de voyager dans le fourgon à bagages.

**M. Benson:** Oui, c'est une question d'opinion juridique et j'aurai besoin d'un rapport spécial à ce sujet. Je souligne que cette femme n'est pas la seule personne à avoir voyagé dans un fourgon. Au cours d'un de mes précédents mandats, j'ai voyagé dans le fourgon entre Kingston et Ottawa et cela m'a mis très en colère.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Cela me remplit de perplexité. Lorsque j'étais étudiant à l'université Western, cela se produisait très régulièrement. Presque toutes les fins de semaine, il y avait des gens qui voyageaient dans les fourgons entre London et Toronto et ils payaient le plein tarif. Je me demande si la CCT a étudié cette question sérieusement, si c'est illégal. Est-ce que vous avez fait une enquête sur la situation de cette femme? Il y avait un article dans *Free Press*.

**M. Benson:** Je vais demander si une enquête a été faite.

En règle générale, lorsque les gens se plaignent à la Commission canadienne des transports, on les adresse immédiatement à la compagnie de chemins de fer qui est tenue de répondre au plaignant et d'envoyer un double de la réponse à la CCT. Comme vous voyez, les chemins de fer ont parfois des ennuis. Il peut y avoir une tempête de neige inattendue, ou autre chose; et immédiatement, il faut faire face à de nombreux passagers supplémentaires. Vous voyez ce qui peut se produire.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** On s'étonne que les compagnies elles-mêmes ne soient pas responsables de la plupart des tempêtes de neige, car comme vous le disiez...

**M. Thomas (Moncton):** Toujours la neige!

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** ... cette situation dure depuis un certain temps; elle est constante. Je me demande si la CCT a essayé de redresser la situation, de faire des enquêtes sur les plaintes, si elle a demandé aux compagnies de s'occuper de la question. Quel chosea-t-il été fait dans ce domaine?



## [Texte]

**Mr. Benson:** I would have to look into that particular line.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Would you let me know later?

**Mr. Benson:** Yes, I will. We will reply to your question as to what happened on this particular line.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** I would certainly be very grateful.

**Mr. Benson:** When we have specific complaints that come to the attention of the Commission we do look into them and try to get explanations from the railroads.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Explanations? This is something that has been going on with great regularity.

**Mr. Benson:** No. Why it happens, how it happens... I ride the train to Kingston every week; I was talking to the Vice-president in charge of passenger service for the CNR a week ago last Friday, and I said: "How come that train has never been on time since I have ridden on it?" So I went home that afternoon and for the first time since I rode on it, it was on time. I am not happy with the passenger service in Canada, but I can assure you that we are going to keep on...

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Will you ride on the line between Toronto and London on weekends too?

**Mr. Benson,** in terms of the quality of service provided, in terms of the inducements to people to take passenger service, there certainly have been a great number of charges made that railways are simply wanting to get out of the passenger business entirely. As soon as it became possible I believe the CP immediately filed for the right to abandon all rail passenger service. The charge is made that the corporations are going to great pains to discourage people by giving lousy service by taking away some of the amenities which make passenger rail service attractive; discourage people from using it so that in time they can convince the commission that it is an inherently unprofitable line.

Have you any authority to regulate the quality of service involved so you can actually say to the railways for example, "Put your dining car back on because people find that it is a necessary thing, or it is something which is attractive; if you do not put it on we are not going to look very favourably on your application for discontinuance."

**Mr. Benson:** First of all, the application for discontinuance: it may have been made not because they want to get out of the passenger service but because they could get more subsidy that way than they were getting through the statutory subsidies of the rail lines. Certainly, if the people of Canada are paying 80 per cent of the cost the commission has to be very concerned about passenger service, and we are concerned about passenger service. Since I have been on the commission we have had many meetings with the railways in regard to passenger service.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Would you say that travelling by rail as a passenger is as attractive as it was say, 10 or 15 years ago? Or would you say that the quality of service has deteriorated and is much less attractive for passengers to ride the railways?

## [Interprétation]

**M. Benson:** Je vais me renseigner.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Vous me tiendrez au courant?

**M. Benson:** Oui, certainement. Nous vous dirons ce qui s'est produit exactement sur cette ligne-là?

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Je vous en serais très reconnaissant.

**M. Benson:** Lorsque nous recevons des plaintes très précises, nous les étudions et nous essayons d'obtenir des explications des compagnies.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Des explications? C'est une chose qui se produit constamment.

**M. Benson:** Non. Pourquoi, comment cela se produit?... Je prends le train pour Kingston chaque semaine; j'ai parlé au vice-président responsable des services des passagers du CNR il y a eu une semaine vendredi, et je lui ai dit: «Comment se fait-il que ce train n'ait jamais été une seule fois à l'heure depuis que je le prends?» Le même après-midi, je suis rentré chez moi et pour la première fois depuis que je prends ce train, il était à l'heure. Le service aux passagers au Canada ne me satisfait pas mais je peux vous assurer que nous allons continuer à...

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Est-ce que vous prenez le train de Toronto à London les fins de semaine aussi?

Monsieur Benson, pour ce qui est de la qualité du service, des encouragements à faire appel à ces services, on a souvent accusé les compagnies de chemins de fer de vouloir se débarrasser des passagers. Je crois que dès que cela a été possible, le Canadien Pacifique a immédiatement demandé l'autorisation d'abandonner tous ses services aux passagers. On accuse les sociétés de se donner beaucoup de mal pour décourager la population par les lacunes du service, par la suppression des commodités qui attirent les passagers: il faut décourager la population pour que les sociétés puissent convaincre la commission que le service est fondamentalement non rentable.

Avez-vous le pouvoir de réglementer la qualité du service, pouvez-vous donner l'ordre aux compagnies de remettre en service un wagon-restaurant lorsque la population estime que c'est nécessaire ou que c'est agréable; pouvez-vous leur dire que si elles ne le font pas la commission examinera d'un très mauvais œil leur requête?

**M. Benson:** En premier lieu, il est possible qu'elles aient sollicité l'autorisation de mettre fin à ces services des passagers non pas pour se débarrasser des passagers mais parce que cela leur permettrait d'obtenir des subventions plus importantes que celles qu'elles obtenaient en vertu de subventions statutaires accordées aux compagnies de chemins de fer. Sans aucun doute, si la population canadienne paie 80 p. 100 des coûts, la commission doit se préoccuper de très près des services aux passagers, et c'est ce que nous faisons, effectivement. Depuis que j'occupe ce poste, nous nous sommes entretenus très souvent avec les compagnies au sujet des services aux passagers.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Pensez-vous que les passagers empruntent aussi volontiers le train aujourd'hui qu'il y a 10 ou 15 ans? Pensez-vous au contraire que la qualité du service s'est détériorée et que les passagers n'aiment plus autant voyager par le train?

[Text]

**Mr. Benson:** Well, you are much older than I and I find it hard to remember back 15 years. Really I would have to do a little thinking about the service 15 years ago. I was here in Ottawa 10 years going between Kingston and Ottawa from time to time on the train. During the whole period I never found the service that good.

• 2135

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** It certainly has been a very common complaint that is made to me that the quality of service provided is deteriorating and the reason is that the railway companies are trying to take away any inducement at all to use the rail passenger service.

**Mr. Benson:** In my talks with the railroads they have not indicated to me that they want to get out of passenger service, although this is often assumed. In some instances through the institution of the tri-fare level, the red, white and blue days which the CPR have now put in as well as the CNR, and through the changing of equipment which has not always worked very well, such as the turbotrain, they are looking at the problem of passenger service and considering it very seriously.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Assuming as a hypothesis that the CTC is going to continue in the same functions, would it make your job easier if the act were to be amended to allow railway companies to apply for subsidies without applying for a discontinuance? The only way in which they now are entitled to passenger subsidies is by applying for a discontinuance of service.

**Mr. Benson:** They have applied for a discontinuance of everything.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Yes.

**Mr. Benson:** I do not think it would really make any difference. One might talk about the method of subsidization, whether it is the best way . . .

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** When they are appearing before the commission, do they say: We really do not want to discontinue this, all we want is a subsidy. Or do they say we want to discontinue this and if you insist on us keeping it, then you have to pay the subsidy.

**Mr. Benson:** The law says that to get the subsidy they have to apply for discontinuance, which they do. They apply for the discontinuance of all passenger services. They are getting subsidies virtually on all passenger services in the country now.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** In your own job in the administration of the subsidies would you find it preferable that they need not apply for discontinuance to get the subsidy?

**Mr. Benson:** I think that is an academic question beyond this point, because they have applied for a discontinuance of them all. We have told them they have to continue to operate virtually all, so from this point forward we are arguing about whether we will pay them the 80 per cent or a lesser amount if they do not provide that service.

[Interpretation]

**M. Benson:** Vous êtes beaucoup plus âgé que moi et j'ai du mal à me souvenir de ce qui se passait il y a 15 ans. Il faudrait que j'y réfléchisse. J'aimerais vraiment avoir le temps d'étudier le service d'il y a 15 ans. J'ai habité Ottawa pendant 10 ans et j'ai eu l'occasion de voyager entre Kingston et Ottawa de temps à autre par train. Pendant cette période je n'ai pas trouvé le service très bon.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Il s'agit là d'une plainte très commune que j'entends, à savoir que la qualité du service fourni baisse en qualité. La raison en est que les sociétés de chemins de fer essaient d'enlever l'attrait qu'il y a à voyager en train.

**M. Benson:** Lors de mes pourparlers avec les représentants des chemins de fer on ne m'a pas dit qu'on voulait éliminer le service aux voyageurs, bien que l'on suppose souvent. Dans certaines circonstances, grâce à l'implantation des trois genres de tarif, c'est-à-dire les journées consacrées aux tarifs rouge, blanc et bleu que le CP a adoptées à la suite du CN, et grâce au nouveau matériel qui n'a pas toujours très bien fonctionné, tel que le train turbo, ils s'intéressent aux problèmes du service aux voyageurs et le considèrent très sérieusement.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Si nous prenons comme hypothèse que la CTC va continuer d'assumer les mêmes fonctions, ne serait-il pas vous rendre la tâche plus facile si la loi était modifiée de sorte que les sociétés de chemins de fer pourraient demander des subventions sans avoir à demander une discontinuation? Le seul moyen pour eux d'avoir droit à des subventions pour le transport des voyageurs consiste à présenter une demande de discontinuation de service.

**M. Benson:** Ils ont déjà présenté une demande de discontinuation de service dans tous les secteurs.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Oui.

**M. Benson:** Je ne pense pas que cela ne fasse aucune différence. On peut parler de la façon dont les subventions sont accordées, si c'est la meilleure façon.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Lorsqu'il se présente devant la commission, disent-ils: «Nous voulons vraiment continuer d'offrir ce service; nous ne voulons qu'une subvention». Par ailleurs, vous disent-ils qu'ils ne veulent plus offrir ce service, et insistez-vous auprès de nous pour que ce service soit maintenu? Si oui, vous vous devez de leur donner une subvention.

**M. Benson:** La loi précise que pour obtenir une subvention, ils doivent présenter une demande de cessation de service, ce qu'ils font. Ils présentent une demande de cessation de tous les services aux voyageurs. Ils reçoivent présentement des subventions à l'égard de presque tout le service aux voyageurs dans le pays.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** A titre d'administrateur des subventions, ne trouvez-vous pas qu'il serait préférable qu'ils n'aient pas à présenter une demande de cessation de service afin d'obtenir une subvention?

**M. Benson:** Je pense que nous sommes tombés dans la rhétorique à ce point, parce qu'ils ont présenté des demandes de cessation de service pour tous leurs secteurs. Nous leur avons répondu qu'ils devaient continuer d'offrir tous ces services. Nous nous demandons maintenant si nous devrions leur verser le 80 p. 100 ou une somme moindre s'ils refusent d'assurer ce service.



[Texte]

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** The Chairman appears to be getting an itchy gavel, so let me just ask one final question.

**The Chairman:** One quick question. The Chair has been generous.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** A very quick one, Mr. Chairman. Mr. Benson indicated that there is a study going on into the total needs of passengers in southwestern Ontario. Could I ask Mr. Benson, if the Commission will be inviting through public hearings or otherwise, submissions from the public on these problems?

**Mr. Benson:** I would assume this will happen. We have been doing some monitoring, getting figures and this sort of thing. The scheme for the examination has not been worked out at present. I will undertake to keep you informed as to how it will proceed.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Beatty. Your questions have been interesting and informative and I congratulate you on your ability as a questioner. I want to point out to the Committee that we do not have to sit until 10 o'clock. If these private conversations continue within the Committee and if there is no interest, fine, we can adjourn earlier.

I have two names left on my list and I hope that their questions will be clear and succinct and we can proceed. I have Mr. Mazankowski next and then Mr. Thomas and I am signifying to the Committee that I hope to wrap it up at 10 o'clock or before if it is the wish of the Committee.

**Mr. Campbell:** Mr. Chairman, I think we will give consideration to that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Campbell, for your advice. Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, could Mr. Benson clarify the responsibilities of the CTC on railway freight rates. I note that under the National Transportation Act the policy is basically to provide the lowest cost transportation, having regard to the economic development of Canada, so as not to impose an unfair disadvantage in so far as the users are concerned and also to ensure that no undue obstacles come into being to prevent the free movement of goods between various points in Canada and also to encourage, and certainly not impair, the development of primary and secondary industry.

• 2140

I am referring specifically to the matter of agreed charges. I note on page 6 of the Way Bill Analysis of 1971, with respect to traffic originating in the Western region, that under the agreed charges shipments from East to West in the revenue column are incited as being 2.57 cents per ton mile, while at the same time shipments from West to East under the agreed charges again are indicated as being 1.24 cents per ton mile. I wonder if the President could explain to the Committee why what appears to be a discrepancy in the application of freight rates is in fact the case.

[Interprétation]

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** J'aimerais poser une dernière question, puisque le président semble s'impatienter.

**Le président:** Une dernière petite question. J'ai été généreux.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Une question brève, monsieur le président. M. Benson nous a dit qu'une étude était présentement effectuée en ce qui a trait aux besoins des voyageurs dans la région sud-ouest de l'Ontario. J'aimerais demander à M. Benson si la commission invitera par l'entremise d'audiences publiques ou autres, le public à se prononcer sur ces problèmes?

**M. Benson:** J'imagine que cela se produira. Nous avons fait des recherches, recueilli des chiffres ainsi de suite. Nous n'avons pas encore déterminé comment nous nous y prendrions pour étudier la question. Je vous informerai plus tard de la façon dont nous nous y prendrons.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Beatty. Vos questions étaient intéressantes et instructives, et je tiens à vous féliciter sur la façon dont vous les avez posées. Je tiens à faire remarquer au Comité que nous ne sommes pas tenus de continuer la séance jusqu'à 10 h. Si les conversations privées continuent au cours de la séance et s'il n'y a plus de questions d'intérêt particulier, nous pourrions clore la séance plus tôt.

Il me reste deux noms sur la liste et j'espère que ces personnes poseront des questions claires et succinctes. Nous allons donc reprendre les débats. M. Mazankowski prendra maintenant la parole, suivi de M. Thomas. Je tiens à informer le Comité que j'espère pouvoir lever la séance à 10 h. ou avant, si le Comité le désire.

**M. Campbell:** Monsieur le président, nous y penserons.

**Le président:** Merci, monsieur Campbell de votre conseil. Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, M. Benson pourrait nous expliquer les responsabilités de la CTC en ce qui a trait aux tarifs de fret des chemins de fer. Je remarque en vertu de la Loi nationale sur les transports, que la politique consiste essentiellement à pourvoir des transports moins coûteux, en ce qui concerne le développement économique du Canada, pour ne pas désavantager injustement les utilisateurs et également pour pouvoir s'assurer qu'aucun obstacle indu ne viendra empêcher la libre circulation des biens entre les différents points du Canada et également pour encourager, et certainement pas

pour freiner le développement de l'industrie primaire et secondaire.

Je veux parler plus précisément de la question des tarifs acceptés. Je remarque à la page 6 de l'analyse des feuilles de route de 1971 pour le trafic provenant de la région de l'Ouest, qu'en vertu des tarifs acceptés les envois de l'Est à l'Ouest dans la colonne des revenus indiquent le chiffre de 2.57c. la tonne par mille alors que dans le même temps les envois de l'Ouest à l'Est aux termes des mêmes tarifs acceptés indiquent 1.24c. la tonne par mille. Je me demande si le président pourrait expliquer au comité la raison de cette différence dans les frais de transport des marchandises.

[Text]

**Mr. Benson:** This is a pretty wide-ranging question. Basically the responsibility of the Commission with respect to freight rates is that freight rates have to be filed with the Commission. The Commission generally accepts those freight rates, subject to appeal under Section 23 with regard to their being unfair or stopping or slowing down the economic development in a particular area. Offhand I can think of three appeals that we presently have before us in this regard. One of the major ones is the rapeseed case, on which we hope to get a decision out in the reasonably near future. There is also the pulp and paper industry in Eastern Canada. There is another case where one, I believe, claimed that they were a captive customer and appealed under the part of the act that allows us to vary a freight rate because they are captive customers.

With regard to agreed charges, and none of the agreed charges have gone up greatly, these are rates that are arrived at by the railways getting together with the shipper and saying, "This is what we will charge you. Is this fair?" And the shipper accepting this. The difference between the movement of goods West to East and East to West—and I am now surmising rather than having the facts in front of me—may well be due to the different kinds of commodities that move, because in their general philosophy on freight rates the railways charge more for certain types of goods, such as manufactured goods, than they do for bulk commodities.

**Mr. Mazankowski:** But that really does not make any difference in so far as what it costs to run a train per mile of track.

**Mr. Benson:** No, but this has been the nature of freight rates in Canada since the inception of the railways. They charge what the traffic will bear.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Benson, there is also the stipulation that the freight rates shall be compensatory.

**Mr. Benson:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** It seems to me that if it is compensatory to ship goods from West to East at 1.24 cents per ton/mile. It is certainly grossly unfair to ship goods from east to west at 2.57 cents per ton/mile, which is a difference of 1.33 cents. It seems to me that under the provisions of the act the CTC is charged with the responsibility of injecting or at least policing and creating a climate of fairness.

• 2145

**Mr. Benson:** The definition of "compensatory" in the Railway Act, as I recall it, is that it must cover variable costs. So long as a freight rate covers the variable costs, without any recovery of fixed costs, it is compensatory. Therefore, you may find a wide variation depending on the amount of capital investment being written off against a particular freight rate in theory.

**Mr. Mazankowski:** I might also point out that in non-competitive commodity rates according to the waybill analysis, the movement of goods from east to west, work out at 3.09 cents per ton/mile as compared to 1.24 cents per ton/mile on goods moving from west to east.

[Interpretation]

**M. Benson:** C'est une question assez vaste. Pour l'essentiel, la responsabilité de la Commission en ce qui concerne les frais de transport des marchandises et que ces tarifs doivent être soumis à la Commission. La Commission accepte en général ces tarifs et appel peut être interjeté en vertu de l'article 23 si on les estime injustes ou si on estime qu'ils arrêtent ou ralentissent le développement économique d'une région donnée. Sur cette question, nous sommes saisis à l'heure actuelle de trois appels. L'un des problèmes les plus importants est celui des graines de colza sur lequel nous espérons arriver à une décision dans un avenir proche. Il y a également l'industrie des pâtes et papiers de l'Est du Canada. Il y a un autre cas, je crois, où l'on prétend qu'un client est obligé où appel a été interjeté en vertu de la partie de la Loi qui nous autorise à modifier un tarif de transport précisément parce que les clients sont obligés.

En ce qui concerne les tarifs acceptés, et aucun de ces tarifs n'a augmenté de façon significative, ces taux sont décidés lors de réunion des chemins de fer et des expéditeurs et les chemins proposent de demander telle somme. Est-ce juste? Et les expéditeurs acceptent. La différence entre le mouvement des marchandises d'Ouest en Est et d'Est en Ouest—et je dois ici deviner puisque je n'ai pas les faits devant moi—pourrait très bien être le fait de la nature différente des marchandises qui sont transportées parce que les taux des chemins de fer en général sont supérieurs pour certaines marchandises comme par exemple les produits manufacturés que pour les denrées volumineuses.

**M. Mazankowski:** Pourtant cela ne fait aucune différence pour ce qui est du prix de revient d'un train par milles à la voie.

**M. Benson:** Non, mais c'est ainsi qu'il en va des frais de transport au Canada depuis que les chemins de fer existent. Ils demandent ce que le trafic peut supporter.

**M. Mazankowski:** Monsieur Benson, on stipule également que les frais de transport seront compensatoires.

**M. Benson:** Oui.

**M. Mazankowski:** Il me semble que c'est compensatoire d'envoyer des marchandises de l'Ouest à l'Est en raison de 1.24c. la tonne par mille. Il est certainement injuste d'envoyer des marchandises d'est en ouest en raison de 2.57c. la tonne par mille, ce qui représente une différence de 1.33c. Il me semble qu'en vertu des dispositions de la loi, la Commission canadienne des transports a la responsabilité d'intervenir ou du moins de contrôler les choses et d'essayer de créer un climat de justice.

**M. Benson:** La définition de «compensatoire» dans la Loi sur les chemins de fer, si j'ai bonne mémoire, signifie qu'il doit couvrir des coûts variables. Tant que les frais de transport couvrent les coûts variables, sans que l'on touche rien des prix fixés, des fonds compensatoires. En conséquence, vous trouverez de grandes variations selon les sommes investies en capital et qui y sont amorties par un taux de transport donné en théorie.

**M. Mazankowski:** Je pourrais aussi souligner les taux prévalant pour les produits non compétitifs en vertu de l'analyse des feuilles de route, la circulation des marchandises d'est en ouest revient à 3.09c. la tonne par mille par rapport à 1.24c. la tonne par mille pour les marchandises allant d'est en ouest.



[Texte]

**Mr. Blais:** What are you referring to?

**Mr. Mazankowski:** The 1971 waybill analysis.

**Mr. Benson:** Maybe I should let our expert on rates speak to you in this regard. Mr. J. Hanley.

**The Chairman:** Mr. Hanley, go ahead.

**Mr. J. Hanley (Executive Director, Traffic & Tariffs Branch, Research (Telecom and Rail Rates)):** I think you cannot make simple comparisons on cents per ton/mile.

**Mr. Mazankowski:** I am not making comparisons, I am asking for an explanation.

**Mr. Hanley:** I am trying to give the explanation. The first thing is that you can get a high revenue per ton/mile with a low revenue per car/mile. Essentially what a railway company is looking for is a high revenue per car/mile. You can get a high revenue per car/mile if you have lower rates, higher minimum weight, so that when you are making these comparisons you have to know the average loading from east to west or from west to east and this would depend in cost on the type of commodity, as the President indicated earlier.

**Mr. Mazankowski:** It seems to be weighted in one direction.

**Mr. Benson:** One of the things that amazed me is that the freight rates per ton/mile in Canada, someone told me soon after I came to the commission, are lower now than they were in 1958 and there are figures to support this.

**Mr. Mazankowski:** That could very well be, I still want to deal with the agreed charges. And you had mentioned, Mr. Benson, the fact that there has been a considerable growth in the amount of freight moving under the agreed charges.

**Mr. Benson:** Quite a lot.

**Mr. Mazankowski:** Why is it then that there is a greater degree of freight moving from east to west under the agreed charges concept compared to the movement of freight from west to east?

**Mr. Benson:** The simple answer would be that they have reached more agreements with people moving in one direction than the other.

**Mr. Mazankowski:** Do you feel that the agreed charges really are truly competitive? Do they allow the free play of competition?

**Mr. Benson:** You know, if you are going to answer this question clearly you would have to consider each individual situation and determine whether or not there is an alternative mode of transportation. And I do not think you can answer that question generally.

**Mr. Mazankowski:** I asked this question for a very specific reason in that I understand that under the common transportation policy that is utilized in the European common market countries, they have disallowed any price-agreed cartel-fixed rates. They forbid all agreements on undertakings of this nature because they feel that it is an impairment and restriction distorts the competitive climate in the application of freight rates.

[Interprétation]

**M. Blais:** De quoi voulez-vous parler?

**M. Mazankowski:** De l'analyse des feuilles de route de 1971.

**M. Benson:** Peut-être notre expert en taux de transports pourrait-il vous dire quelques mots à ce sujet, monsieur J. Hanley.

**Le président:** Monsieur Hanley, à vous.

**M. J. Hanley (directeur exécutif de la Direction de l'exploitation des tarifs, recherche (télécommunication et tarifs des chemins de fer)):** Je pense qu'on ne peut pas faire des comparaisons simples sur le coût en cents la tonne par mille.

**M. Mazankowski:** Je ne fais pas de comparaisons, je demande une explication.

**M. Hanley:** J'essaie de vous donner une explication. Tout d'abord, vous pouvez obtenir un haut revenu par tonne par mille avec un faible revenu par wagon par mille. Ce qu'une compagnie de chemin de fer cherche à faire, c'est d'essayer d'obtenir un haut revenu par wagon par mille. Cela peut se faire si vous avez des taux assez peu élevés, à un point minimum plus élevé de sorte que, lorsque vous faites ces comparaisons, il faut connaître le chargement moyen d'est en ouest ou d'ouest en est, et cela dépend pour le coût du type de produit, comme le président l'a dit plus tôt.

**M. Mazankowski:** La barre semble peser dans un sens.

**M. Benson:** Ce qui m'étonne, c'est que les frais de transport par tonne par mille au Canada, comme on me l'a dit peu après mon arrivée à la Commission, sont inférieurs maintenant à ce qu'ils étaient en 1958, et les chiffres le prouvent.

**M. Mazankowski:** Cela se pourrait fort bien, mais je voudrais quand même que l'on dresse des tarifs convenus. Et vous avez mentionné, monsieur Benson, le fait qu'il y a eu une augmentation assez considérable du volume des marchandises qui sont transportées en vertu de ces tarifs convenus.

**M. Benson:** Oui, énormément.

**M. Mazankowski:** Comment se fait-il alors qu'il y ait plus de marchandises qui soient transportées d'Est en Ouest selon ces tarifs convenus par rapport au mouvement des marchandises qui se fait d'Est en Ouest?

**M. Benson:** La réponse simple, c'est qu'il y a plus d'accords qui ont été convenus avec des personnes qui transportent dans un sens que dans l'autre.

**M. Mazankowski:** Pensez-vous que les tarifs convenus sont véritablement compétitifs? Permettent-ils le libre jeu de la concurrence?

**M. Benson:** Vous savez, pour répondre clairement à cette question, il vous faudrait considérer chaque cas individuel et décider si oui ou non il y a une autre solution de transport. Je ne pense pas qu'on puisse répondre à cette question de manière générale.

**M. Mazankowski:** J'ai posé cette question pour une raison bien précise, à savoir, il me semble, c'est qu'en vertu de la politique commune de transport qui est utilisée dans les pays du Marché commun européen, on n'autorise pas ces taux fixés par des cartels à des prix convenus. On oublie toutes les ententes dans des occasions comme celle-là parce qu'on estime qu'on empêche ainsi la concurrence dans l'application des taux de transport de marchandises.

[Text]

• 2150

**Mr. Benson:** Again I am not the expert on freight rates, but I think this is a difficult question to answer or to deal with because it may be that, say, a railway or a trucking company, for example, if they can get a long-term contract and agreed rates will provide much lower rates than if they have to bid for this from week to week or month to month because of the supplying of equipment and the level of utilization.

**Mr. Mazankowski:** Are the agreed rates generally over a given period of time, are they up for review from year to year or every second year, every third year, every fifth year?

**Mr. Benson:** I will ask Mr. Hanley to answer.

**Mr. Hanley:** I think, Mr. Mazankowski, to fully understand this business of agreed charges one has to appreciate...

**Mr. Blais:** Agreed what, sir?

**Mr. Hanley:** Agreed charges. One has to appreciate that in point of fact under the National Transportation Act amendments to the Railway Act, there really is no need for agreed charges from the railway's point of view, because prior to 1967 you could not put in a nonagreed-charge-tariff a rate that was restricted to a single shipper or a group of shippers. With the passage of the National Transportation Act you could do so, and in fact if you look in open tariffs you will find that there are rates restricted to certain shippers who can meet the conditions.

The reason for the continuance of agreed charges today is simply that there are certain medium-size groups of shippers who desire the continuance on the simple ground that when you enter into an agreed charge under the law the railway is bound for that rate for one year, so they achieve certainty for a year. Then they get notice, they sign another contract and they get certainty for another year.

**Mr. Mazankowski:** The contracts are on an annual basis?

**Mr. Hanley:** On an annual basis, so that is the reason why certain shippers prefer the agreed charge method rather than having the railway publish the same kind of arrangement in an open tariff where the railway would then be free in six month's time to put in an increase.

**Mr. Mazankowski:** I have some more questions, Mr. Chairman. If my time is up I will pass.

**The Chairman:** I am sorry, Mr. Mazankowski, I was very interested in your questions. You have actually gone a minute over your time.

**Mr. Mazankowski:** I would like my name down again. I just want to ask a couple more questions.

**The Chairman:** If Mr. Thomas does not use up all his time.

[Interpretation]

**M. Benson:** Je ne suis pas expert en la matière, mais je pense qu'il est assez difficile de trouver une solution à ce problème puisqu'il est beaucoup plus avantageux pour les compagnies de chemins de fer ou de transports routiers d'obtenir des contrats à long terme et des taux fixes; les taux sont maintenus plus bas ainsi que s'il fallait qu'ils présentent de nouvelles soumissions à toutes les semaines ou tous les mois. Il faut songer au matériel qui devra être utilisé et aux taux d'utilisation.

**M. Mazankowski:** Mais les taux dont on a pu convenir, ils sont revus tous les ans, tous les 2 ans, tous les 3 ans?

**M. Benson:** Monsieur Hanley pourrait peut-être vous répondre.

**M. Hanley:** Pour bien comprendre la situation, monsieur Mazankowski...

**M. Blais:** Vous parlez de quoi, au juste?

**M. Hanley:** Des taux convenus. Il ne faut pas perdre de vue qu'aux termes de la Loi nationale sur les transports et de la Loi sur les chemins de fer telle qu'elle a été modifiée, la question des taux convenus n'est pas tellement importante aux yeux des chemins de fer. Avant 1967, on ne pouvait pas prévoir de taux autres que convenus qui s'appliquaient seulement à un transporteur ou à un groupe de transporteurs. La Loi nationale sur les transports a changé tout cela et si vous examinez les taux vous verrez qu'il y en a qui s'appliquent spécifiquement à des transporteurs qui satisfont à certaines conditions.

C'est le groupe des transporteurs moyens qui insiste pour que ces taux soient maintenus en faisant valoir que lorsqu'on peut en venir à un accord avec les chemins de fer pour une période d'un an, par exemple, on peut au moins prévoir d'avance pour cette période. A la fin de l'année, il n'y a qu'à renouveler.

**M. Mazankowski:** Les contrats sont donc renouvelables annuellement?

**M. Hanley:** Oui, certains transporteurs estiment que c'est plus avantageux que de laisser les chemins de fer fixer les taux comme ils l'entendent et peut-être augmenter le tarif tous les 6 mois.

**M. Mazankowski:** J'ai d'autres questions, monsieur le président, mais si mon temps de parole est écoulé, j'y reviendrai.

**Le président:** Je le regrette autant que vous, monsieur Mazankowski, vos questions m'intéressaient au plus haut point. En fait, vous avez dépassé votre temps depuis une minute.

**M. Mazankowski:** Inscrivez mon nom pour un second tour, je vous prie. J'ai deux ou trois questions encore.

**Le président:** Monsieur Thomas n'utilisera peut-être pas de toute la période qui lui est allouée.



[Texte]

**Mr. Thomas (Moncton):** How much time do I have?**The Chairman:** You have 10 minutes, Mr. Thomas. Proceed.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, I will try to help Mr. Mazankowski by pursuing his line of questioning. I will ask this of Mr. Hanley, through you Mr. Benson. This business of agreed charges is a very interesting one because—of course I have never been able to understand the freight rate schedule anyway I do not think anybody can, even the people that draw it up,—I have always been interested to understand why a railway can quote a rate, let us say on feed supplements coming into the Maritimes, a situation I know best, proteins, for example, or soybean from the mid-West or from the United States. You have a situation there where actually the rate let us say from Detroit or some place in the United States to Kentville, Nova Scotia is lower than it is from the same shipping point to Moncton. You will also find that if the feed miller in the Maritimes is able to hire a bottom to bring, say, protein in by boat, suddenly the railway is able to quote a lower rate than they were before.

What disturbs me is how closely the CTC polices these rates to make sure that they are recovering the variable costs under the compensatory feature of your act. They have to recover the variable cost do they not? So why is it that suddenly they can reduce the rate when competition pops up?

**The Chairman:** That is a salient point, Charlie.**Mr. Thomas (Moncton):** Well it bothers all of us.

• 2155

**Mr. Hanley:** Perhaps if I give the explanation this way—The average revenue per ton-mile in Canada is approximately 1.4 cents for all railways. This provides a modest profit: in a good year, perhaps 3 per cent on net railway investment for the CPR, perhaps 0.5 per cent on net railway investment for the CNR. Rates fluctuate above and below that average, depending upon a variety of circumstances. But they must not go below the variable costs.

These vary, depending on the nature of the move, but let us say that variable cost is something in the order of maybe—depending on the movement—six-tenths of a cent a ton-mile. That is the minimum you must get to play it safe with the law. Above that, what you can get will depend on the nature of the commodity that you are shipping, whether it will move—low-value commodities would have to be charged less than higher-value commodities—and on the nature of the competition.

**Mr. Thomas (Moncton):** You are going to lose me pretty soon, Joe.

**Mr. Hanley:** If the average is 1.4, the production unit of the railway that is paying less than the average must equate to the amount of ton-miles above that average. It is that fact that prevents a railway company from going hog wild on reductions. If you meet competition in some points, you are helping to spread the vast overheads of the railway to the extent that you get something above the variable cost. But you cannot charge every rate that way.

[Interprétation]

**M. Thomas (Moncton):** J'ai combien de temps?**Le président:** Dix minutes. C'est à vous.

**M. Thomas (Moncton):** Je peux peut-être essayer de poursuivre dans la même veine que M. Mazankowski. Je m'adresse à M. Hanley, par votre intermédiaire, monsieur Benson. La question des taux convenus est extrêmement intéressante, et ici je ne cache pas que je n'ai jamais pu comprendre le tarif des chemins de fer et, je ne crois pas qu'il y en ait beaucoup qui y comprennent quelque chose de toute façon, y compris ceux qui l'établissent; je me suis toujours demandé comment les chemins de fer pouvaient établir le taux pour le transport des grains de provenance des provinces Maritimes, des protéines ou du soya de Mid-ouest ou d'ailleurs aux États-Unis, par exemple. Parfois, le taux à partir de Détroit ou d'ailleurs aux États-Unis à Kentville, Nouvelle-Écosse, est plus bas que du même endroit à Moncton. Il arrive aussi que lorsque l'acheteur des Maritimes peut faire venir les protéines par bateau, le taux des chemins de fer a baissé.

Ce qui me préoccupe surtout c'est la surveillance de la Commission canadienne des transports sur ces taux qui puissent indiquer de quelle façon on obtient les compensations prévues dans la Loi. Si je comprends bien, les coûts sont recouvrables. Pourquoi abaisse-t-on seulement les taux lorsqu'il y a concurrence?

**Le président:** La question est à point, monsieur Thomas.**M. Thomas (Moncton):** C'est une question qui nous intéresse tous.

**M. Hanley:** Je puis tenter de vous l'expliquer de la façon suivante: le revenu moyen de la tonne du mille au Canada est environ 1.4 cents pour tous les chemins de fer. Les profits ne sont pas tellement considérables: les bonnes années, peut-être 3 p. 100 de profit net pour l'investissement en ce qui concerne les chemins de fer du CP, 0.5 p. 100 en ce qui concerne les chemins du CN. Les taux fluctuent, comme les profits, selon les circonstances. Ils ne doivent pas cependant baisser plus vite que les coûts variables.

Quant aux coûts variables, disons qu'ils s'établissent en moyenne à 6/10 d'un cent la tonne du mille, évidemment, tout dépend de la nature du déplacement. C'est un minimum que la loi fixe. Au-dessus de la limite, ce qu'on peut obtenir dépend évidemment de la denrée qui est expédiée; s'il s'agit d'une denrée de peu de valeur, on exige moins. Il y a la concurrence qui joue également.

**M. Thomas (Moncton):** Vous commencez à me perdre.

**M. Hanley:** Vous avez une moyenne de 1.4; pour tout ce qui se fait au-dessous de cette limite, il vous faut en faire autant au-dessus en termes de tonnes du mille. Voilà ce qui empêche les compagnies de chemins de fer de réduire les taux de façon inconsidérée. Le fait que vous baissiez vos taux à certains endroits pour faire face à la concurrence vous aide à répartir les frais généraux, mais il vous faut compenser ailleurs par des opérations au-dessus de la moyenne des coûts variables. Ce n'est pas la même chose partout.

## [Text]

**Mr. Thomas (Moncton):** I did not want to get into the intricacies of setting rates, because nobody can understand them. What I am asking is, how closely do you police these rates? I know that, under the act, when a rate is set by the carrier the only duty imposed on the commission is to make sure that the carrier is recovering the variable costs. In other words, it is compensatory. What I am saying is, when suddenly a carrier is able to reduce a rate because competition steps in, do you examine that rate to make sure that they are not practicing unfair competition? To make sure that they are recovering their variable costs?

**Mr. Hanley:** We have a good feel for what the variable cost is. In the few complaints that the commission has received, alleging that something is noncompensatory by reason of a reduction in rates, when the rate has been examined it produces a ton-mile revenue away in excess of the average—hence it is compensatory.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, there are a couple of other questions I want to ask, so I shall not pursue this.

You mentioned freight rate appeals under Section 23 of the Act, and you referred to three. Are those the only appeals you have had under that section?

**Mr. Benson:** I think there is a fourth one, Prince Albert Park. But they have asked us not to proceed with the hearings.

**Mr. Thomas (Moncton):** The leave to appeal comes in and your first decision is whether to allow the leave to appeal; then, if you allow them leave to appeal, the appeal is heard. What is the normal lapse of time from the date of application until...

**Mr. Benson:** One that we have gone through has been the rapeseed case; that has taken a long time—it has been going on for well over a year. As I recall it, it was in the commission when I got there, and we are anxious to get the decision out. This decision is a very important one. I would say that, no matter what the decision is, it is going to be appealed, and it is going to set a basis in law with respect to this kind of appeal in the future. They will take much less time than this particular case. I am hopeful that decision will come out reasonably soon.

• 2200

**Mr. Thomas (Moncton):** In the meantime, as I understand the act, once the carrier files the rate, the rate becomes effective. Even though the appeal is made under Section 23, the rate remains in effect. Is that correct?

**Mr. Benson:** Yes, that is true.

**Mr. Thomas (Moncton):** Therefore it might go on for two to three years, and in the meantime the shipper has been paying that rate.

**Mr. Benson:** Yes. We talk about two or three years, but I think that once this case is decided, a pretty vital case, it will not take us nearly as long.

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes. Suppose the appeal is allowed, does the carrier then have to rebate the overcharge over that period of time?

## [Interpretation]

**M. Thomas (Moncton):** Inutile d'entrer dans les détails; je n'y comprends rien de toute façon. Tout ce que je veux savoir, c'est si vous surveillez étroitement ces taux. Aux termes de la loi, lorsque le transporteur établit ses taux, la Commission doit veiller à ce qu'ils lui permettent de recouvrer ces coûts variables. En d'autres termes il faut qu'il y ait compensation. Je veux savoir si vous veillez à ce que les taux établis ne constituent pas une concurrence déloyale lorsqu'il y a une baisse soudaine. Est-ce que vous vous assurez que les transporteurs recouvrent leurs coûts variables?

**M. Hanley:** Les coûts variables sont assez faciles à définir. Cependant, lorsqu'il y a eu des plaintes et que la Commission a été appelée à juger s'il n'y avait pas eu d'irrégularité par suite d'une baisse de tarifs, on s'est aperçu qu'on pouvait justifier d'un revenu pour la tonne du mille bien au-dessus de la moyenne et qu'il y avait effectivement compensation.

**M. Thomas (Moncton):** J'ai d'autres questions à vous poser; je vais donc laisser ce sujet.

Vous avez parlé de la possibilité d'appel concernant les taux de transport de marchandises aux termes de l'article 23 de la loi; vous avez cité trois cas. Est-ce que ce sont là les seuls?

**M. Benson:** Il y en a eu un quatrième, *Prince Albert Park*. Mais cependant, on nous a demandé de ne pas engager la procédure pour l'instant.

**Mr. Thomas (Moncton):** Il faut d'abord que vous décidiez de l'opportunité de l'appel avant de faire quoi que ce soit, si je comprends bien. Quelle est la période de temps qui peut s'écouler à partir du moment où la demande est faite...

**M. Benson:** Il y a eu le cas du colza où l'on a mis beaucoup de temps, plus d'un an, je pense. La Commission en était déjà saisie lorsque j'y ai été nommé; nous voulons procéder le plus rapidement possible. La question est importante. De toute façon, on fera sûrement appel et l'affaire fera jurisprudence pour les années à venir. Après, ce sera certainement beaucoup plus rapide. J'espère que la décision sera rendue aussi rapidement que possible.

**M. Thomas (Moncton):** Entre-temps, si je comprends bien la loi, dès que le transporteur enregistre ces taux, ces derniers sont mis en vigueur. Même si l'on interjette appel aux termes de l'article 23, le taux demeure en vigueur. Ai-je raison?

**M. Benson:** Vous avez raison.

**M. Thomas (Moncton):** Donc cela peut durer deux ou trois années au cours desquelles l'expéditeur a dû payer ce taux.

**M. Benson:** C'est juste. Nous parlons de deux ou trois années, mais à mon avis quand cette affaire tellement importante va être classée cela ne nous prendra pas autant de temps.

**M. Thomas (Moncton):** Oui. Mettons que l'appel soit accepté; incombe-t-il au transporteur de rembourser la surcharge imposée pendant cette période?



[Texte]

**Mr. Benson:** No, it does not. The law we have does not provide for retroactivity.

**Mr. Thomas (Moncton):** So in effect there is very little protection for the shipper, because once the carrier files the rate, he has to pay it.

**Mr. Benson:** Yes.

**Mr. Thomas (Moncton):** Even though it is found that it is an overcharge, there is no rebate.

**Mr. Benson:** Yes. I think that after this precedent is established one way or the other, and I am not prejudging the decision, then there will be much less time lost.

**Mr. Thomas (Moncton):** Will you give consideration then to inserting a requirement in there that when an appeal is allowed, the carrier must rebate the charge.

**Mr. Benson:** You would have to change the law. That is up to Parliament rather than up to me.

**Mr. Thomas (Moncton):** Right.

This is just getting interesting now, Mr. Chairman. We are getting into the meat of all this.

**The Chairman:** I agree, Mr. Thomas. But I see the clock, and I recognize also the fact that we have had the CTC before the Committee, I think, on four different occasions. I think the tardiness of the Committee members to get active just prior to 10 o'clock this evening can in no way be held as the responsibility of the Chairman.

I caution you, Mr. Thomas, and also Mr. Mazankowski, who I know is desirous of asking more questions with regard to agreed charges. Of course, the Chair is always in the hands of the Committee, but I would suggest that we accept the guidelines the Committee accepted earlier namely that we are through with the CTC now.

I would like to be in a position to ask for concurrence in votes 65 and 70, but I have one little problem. We have a motion moved by Mr. McRae earlier today that the CPR appear before the Committee to examine the subsidy they are paid with regard to rail and passenger service and spur line abandonment. Hinging upon that motion, which the Committee unanimously accepted, I can hardly ask for passage of votes 65 and 70 today because we have to have the CPR before the Committee under those votes and those expenditures.

Hinging upon that criteria, I would urge that we adjourn at this time and acknowledge the fact that we are through with the CTC at this time, and that we are actually in favour of passing votes 65 and 70 but we are prepared to hold them up until we have the CPR before us.

Does the Committee agree to that?

**Mr. Mazankowski.**

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I indicated earlier that I wanted one more question. It was perhaps more in the form of a comment.

[Interprétation]

**M. Benson:** Non. La loi actuelle ne prévoit pas de rétroactivité.

**M. Thomas (Moncton):** En fait, l'expéditeur est très mal protégé puisque, à partir du moment où le transporteur dépose le tarif, il doit le payer.

**M. Benson:** Oui.

**M. Thomas (Moncton):** Même si l'on s'entend pour dire qu'il s'agit d'une surcharge, il n'y a pas de remboursement?

**M. Benson:** Il n'y en a pas. Je pense qu'après avoir établi ce précédent d'une façon ou de l'autre et je ne préjuge pas de la décision, il y aura beaucoup moins de temps de perdu.

**M. Thomas (Moncton):** Pourriez-vous songer à insérer dans la loi une stipulation selon laquelle quand l'appel est accepté, le transporteur doit rembourser les frais.

**M. Benson:** Il faudrait modifier la loi. Et il incombe au Parlement plutôt qu'à moi de le faire.

**M. Thomas (Moncton):** C'est juste.

La discussion devient de plus en plus intéressante, monsieur le président. Nous entrons au cœur même du problème.

**Le président:** J'en conviens, monsieur Thomas. Mais j'observe l'horloge et je reconnais aussi le fait que la CTC a comparu à quatre reprises devant ce Comité. Si les membres de ce Comité ne se sont pas décidés à agir avant 22 h. ce soir, je ne crois pas que ce soit la faute du président.

Je vous mets donc en garde, monsieur Thomas et monsieur Mazankowski qui, je le sais, voudraient poser d'autres questions concernant les frais convenus. Bien sûr, la présidence est au service du Comité. J'aimerais qu'on s'en tienne au principe directeur adopté par le Comité un peu plus tôt, notamment que nous avons terminé notre travail avec la CTC.

J'aimerais pouvoir être en mesure de demander l'adoption des crédits 65 et 70, mais une difficulté surgit. Un peu plus tôt aujourd'hui M. McRae a proposé une motion selon laquelle le Canadien Pacifique comparaitrait devant le Comité pour faire un examen des octrois qui leur sont versés en ce qui concerne les services de chemins de fer et de voyageurs ainsi que l'abandon des embranchements. J'hésiterais en fonction de cette motion adoptée à l'unanimité par le Comité de demander l'adoption des crédits 65 et 70 aujourd'hui même parce que le Canadien Pacifique sera bientôt ici pour examiner avec nous ces mêmes crédits et dépenses.

C'est en fonction de ce critère que je supplie le Comité de proposer l'ajournement cet instant même tout en reconnaissant le fait que nous avons terminé notre tâche avec la CTC et nous convenons d'adopter les crédits 65 et 70 tout en étant disposé à les réserver jusqu'à ce que compareisse le Canadien Pacifique.

Le Comité est-il d'accord là dessus?

**Monsieur Mazankowski.**

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'ai précisé plus tôt que je tenais à poser une autre question qui se traduira peut-être sous forme de commentaire.

[Text]

**The Chairman:** If you make it quick and succinct, I think the Chair will forgive you.

**Mr. Mazankowski:** I must say the whole question of freight rates, as Mr. Thomas has pointed out, it is a very difficult and complex issue. Speaking as a Westerner, I join many of my Western colleagues in finding it very difficult to substantiate and justify some of the, shall we say, ridiculous rates that are applied.

Mr. Benson, the President of the CTC, has made some very profound and significant statements, I believe, in respect of railway passenger service. I want to congratulate him on that because I think he has left a good feeling with the members of the Committee in his determination to improve and upgrade rail passenger service. I think he should be commended on that point.

• 2205

However, in light of the fact that Mr. Benson is taking a new approach to the Canadian Transport Commission, I am wondering if there is any way that the commission can come up with some answers and some justification for the disparities in freight rates as they apply to various regions of the west.

I am looking at the movement of steel plate, for example, shipped from Hamilton, Ontario to Calgary—and I am quoting from a submission by the Surface Transportation Development Authority of Canada, which was prepared for the Government of Alberta—which worked out at \$1.98 per hundred; while it is shipped to Vancouver for \$1.12.

Mr. Benson did mention that one of the duties of the commission was to ensure that the application of freight rates did not impair the development and growth of secondary industry in the various regions. I think this is a glaring example of discrimination against the prairie region of Canada. I can go on: steel angles shipped from the Province of Quebec at \$2.35 to Calgary, and at \$1.50 to Vancouver...

**The Chairman:** I think you have made your point, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Does the Commission have any power to zero in and focus on this particular point, because it has been pointed out that the federal government has recognized that there are inequities and disparities in the freight rate structure.

**Mr. Benson:** Really, the only power we have over freight rates, under the National Transportation Act, is based on an appeal that is made to the commission; and I have mentioned the appeals and think I have covered them all. If the government wants to vary federal government policy with regard to freight rates, as has been the case in the Maritime provinces, where there are subsidies which we administer, and the government decides on this, then we do what the government instructs us to do.

**Mr. Mazankowski:** For fairness and equity...

**Mr. Benson:** If they are compensatory and there is not an appeal under section 23, we cannot vary...

**Mr. Mazankowski:** It is very difficult for us, as Committee members, to comprehend why one can be compensatory and the other be compensatory plus 1,000 per cent mark-up.

[Interpretation]

**Le président:** Si vous êtes bref et précis, la présidence vous donnera l'absolution.

**M. Mazankowski:** Je dois dire que la question des tarifs de transport comme l'a signalé M. Thomas en est une extrêmement difficile et complexe. En tant que Canadien de l'Ouest, je rejoins la pensée de mes nombreux collègues de l'Ouest qui voient mal comment on pourrait justifier certains de ces taux ridicules.

Monsieur Benson, le président de la CTC, a fait certaines déclarations extrêmement profondes et riches de sens en ce qui concerne le service des voyageurs. Je tiens à le féliciter car il a donné la nette impression aux membres de ce Comité qu'il était déterminé à améliorer et rehausser la qualité du service des voyageurs. Je pense qu'il mérite toutes nos félicitations.

Toutefois, étant donné que M. Benson adopte une nouvelle attitude face à la Commission canadienne des transports, je me demande si la commission peut répondre à certaines de nos questions et justifier l'écart des tarifs de transports tels qu'ils sont appliqués dans les diverses régions de l'Ouest.

J'étudie à l'instant les frais de transport d'une tôle d'acier expédiée à partir d'Hamilton en Ontario jusqu'à Calgary et je cite à partir d'un exposé présenté par l'Administration des transports de surface du Canada pour le gouvernement de l'Alberta et le taux est de \$1.98 pour 100 tôles tandis que les expédier à Vancouver au taux de \$1.12.

M. Benson a signalé qu'il incombait à la Commission de s'assurer que l'application des frais de transports n'empêche pas l'expansion et la croissance de l'industrie secondaire dans les diverses régions. Je pense que c'est là un exemple flagrant de discrimination contre les Prairies du Canada. Je poursuis: le transport des angles d'acier depuis la province de Québec jusqu'à Calgary coûte \$2.35 tandis qu'il en coûte \$1.50 jusqu'à Vancouver.

**Le président:** Je pense que vous avez bien fait valoir votre argument, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** La Commission est-elle autorisée à mettre l'accent sur ce point donné parce qu'il a été signalé que le gouvernement fédéral a reconnu que la structure des frais de transport était injuste et comportait des écarts inadmissibles.

**M. Benson:** Eh bien, le seul pouvoir que nous puissions exercer sur les frais de transport aux termes de la Loi nationale sur les transports est basé sur un appel qui est interjeté à la commission; j'ai parlé de ces appels et je pense les avoir tous couverts. Si le gouvernement entend modifier la politique du gouvernement fédéral en ce qui concerne les tarifs de transport comme on l'a vu dans les provinces maritimes dont nous administrons les subventions et que le gouvernement prenne une décision à cet égard, nous suivrons alors les nouvelles instructions du gouvernement.

**M. Mazankowski:** Soyons justes et équitables...

**M. Benson:** S'ils sont compensatoires et qu'on n'a pas interjeté appel aux termes de l'article 23, nous ne pouvons pas modifier...

**M. Mazankowski:** Il est extrêmement difficile pour nous en tant que membres du comité de comprendre pourquoi un tarif pourrait être compensatoire tandis que l'autre le serait moyennant un profit de 1,000 p. 100.



[Texte]

**Mr. Benson:** That is right. Probably in one instance you may find a freight rate, as Mr. Hanley pointed out, which just covers the variable costs. That is compensatory.

**Mr. Mazankowski:** But that is unfair.

**Mr. Benson:** Well, you know, I did not write the law. That is compensatory; and that is the basis that you give us within the law to determine whether or not something is compensatory: if it recovers variable costs. Something may only recover variable costs; something else may recover twice variable costs. But, unless there is an appeal under Section 23 or under a couple of other sections—appeals under the captive shipping section, for example, and so on—we have no authority to make a judgement.

**Mr. Thomas (Moncton):** You can apply that under that section relating to economic growth.

**Mr. Benson:** Only if there is an appeal.

**Mr. Mazankowski:** Of course, Mr. Chairman, one way of overcoming this is by encouraging competition; and the competition, of course, would come from trucks, but we have not been able to properly implement Part III of the National Transportation Act. What is your commission doing about that?

**The Chairman:** This is your last question, Mr. Mazankowski.

**Mr. Benson:** We are largely in the hands of the federal government and the provincial governments in this regard. Part III has been proclaimed; the federal government and the provincial governments have been meeting with regard to who was going to accept what kind of authority; and we are sitting back waiting. We have built up some expertise in the motor vehicle transport section on a small scale and are prepared, and have plans, to expand the number of people and the expertise when the government gets back to us and tells us what they want us to do. And this is not just the federal government; it is both the federal and provincial governments.

**Mr. Mazankowski:** But did the federal government not have, at one time in the history of Canada, jurisdiction over all motor vehicle transportation.

**Mr. Benson:** Yes. There was a Privy Council case, as I recall...

• 2210

As I recall, SMT versus Winner, in which it was decided that the federal government had authority over interprovincial transport. At that time there was a special act passed whereby it was delegated back to the provinces. Under the National Transportation Act, it was to move back to the federal government.

**Mr. Mazankowski:** The federal government can move unilaterally in the same direction, perhaps.

**Mr. Benson:** They could; but I do not think it would, in my days in Parliament, be in the spirit of Confederation to do that sort of thing without consultation with the provinces.

[Interprétation]

**M. Benson:** C'est juste. Il se peut que dans un cas un tarif de transport comme l'a signalé M. Hanley couvre à peine les coûts variables. Il s'agit là d'un tarif compensatoire.

**M. Mazankowski:** Mais cela est injuste.

**M. Benson:** Eh bien, je n'ai pas rédigé la loi. Il s'agit d'un tarif compensatoire; et c'est sur cette base que vous déterminez si oui ou non un tarif est compensatoire: c'est-à-dire s'il couvre les coûts variables. Il se peut qu'un seul élément récupère les coûts variables tandis qu'un autre en récupérera le double. Mais, à moins qu'on interjette appel aux termes de l'article 23 ou de quelques autres articles concernant l'expédition captive nous ne sommes pas autorisés à rendre un jugement.

**M. Thomas (Moncton):** Vous pouvez appliquer ce principe en vertu de l'article qui se rapporte à la croissance économique.

**M. Benson:** Uniquement si l'on interjette appel.

**M. Mazankowski:** Bien sûr, une façon de surmonter cet inconvénient c'est d'encourager la concurrence; et celle-ci nous viendrait des camions mais nous n'avons pas été en mesure d'appliquer pertinemment la troisième partie de la Loi nationale sur les transports. Que fait votre commission à cet égard?

**Le président:** C'est votre dernière question monsieur Mazankowski.

**M. Benson:** Dans une grande mesure, nous dépendons des gouvernements fédéral et provinciaux à cet égard. La troisième partie de la loi a été proclamée; les gouvernements fédéral et provinciaux se sont rencontrés pour discuter des responsabilités et savoir qui l'accepterait; nous attendons encore la réponse. Le comité des transports par véhicules à moteur compte des experts sur une faible échelle et nous sommes disposés et préparés à augmenter notre effectif et le nombre de nos experts quand le gouvernement réagira et nous dira ce qu'il attend de nous. Et il ne s'agit pas uniquement du gouvernement fédéral; il s'agit des gouvernements fédéral et provinciaux.

**M. Mazankowski:** Mais à une époque dans l'Histoire du Canada, l'ensemble des transports par véhicules à moteur ne relevaient-ils pas du gouvernement fédéral?

**M. Benson:** Oui. Il y a l'affaire du Conseil privé, si je me souviens bien...

Si je me souviens bien, il a été décidé au cours de l'affaire SMT contre Winner que le transport interprovincial relèverait du gouvernement fédéral. A ce moment-là, une loi spéciale a été adoptée en vertu de laquelle ces pouvoirs ont été cédés à nouveau aux provinces. Mais en vertu de la Loi nationale sur les transports, le transport devait relever une fois de plus du gouvernement fédéral.

**M. Mazankowski:** Le gouvernement pourrait peut-être prendre les mesures unilatérales dans le même sens, n'est-ce pas?

**M. Benson:** Certes. Mais je ne crois pas qu'à cette époque où je suis député ce serait respecter l'esprit de la Confédération que de prendre cette initiative sans d'abord consulter les provinces.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** More so now under the delicate situation.

**The Chairman:** I think we have ended on a very good note, with Mr. Mazankowski raising the question of part 3 of the act and Mr. Benson suggesting that the government has to give him more guidance in that regard.

Is it agreed to adjourn? Is it agreed that we are through with CTC?

Next Tuesday we will meet in this room at 3.30 p.m. to study the Air Transport Program. The Minister and his officials will be with us and we will proceed along that line.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Could you ask your secretary to advise the Minister's secretary tomorrow morning?

**The Chairman:** The Clerk has your message, Mr. Guay.

I think we have had an exhaustive study and a lot of enlightening questions, Mr. Benson, and I congratulate you and your officials on your ability to field most if not all of the questions put to you.

**Mr. Benson:** Thank you very much.

**The Chairman:** The meeting is adjourned.

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** D'autant plus que cette situation est délicate.

**Le président:** Je pense que nous avons bien couronné la discussion d'autant plus que M. Mazankowski a soulevé la question de la troisième partie de la Loi et que M. Benson a proposé que le gouvernement devrait lui donner plus de conseils à cet égard.

Sommes-nous d'accord pour lever la séance? Sommes-nous d'accord pour dire que nous avons terminé nos discussions avec la CCT?

Mardi prochain, nous nous réunirons à 15 h. 30 pour étudier le programme de transport aérien. Le ministre, accompagné de ses hauts fonctionnaires, sera parmi nous et nous mettrons cette question à l'étude.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Pourriez-vous demander à votre secrétaire d'avertir la secrétaire du ministre demain matin?

**Le président:** Le secrétaire a pris votre message, monsieur Guay.

Je pense qu'on nous a présenté une étude exhaustive sans compter les brillantes questions qui ont été posées, monsieur Benson. Je tiens donc à vous féliciter ainsi que vos hauts fonctionnaires de l'habileté dont vous avez fait preuve pour répondre à presque toutes les questions qui lui étaient posées.

**M. Benson:** Je vous remercie beaucoup.

**Le président:** La séance est levée.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Tuesday, April 17, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

78  
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5

Le mardi 17 avril 1973

Président: M. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1973-74—  
Department of Transport

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1973-1974—  
Ministère des Transports

APPEARING:

The Honourable Jean Marchand,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

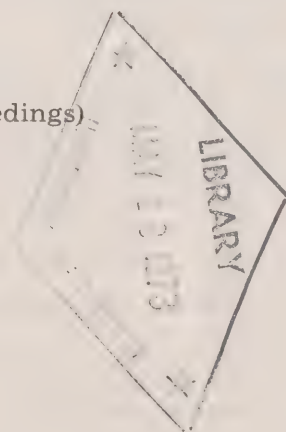
L'honorable Jean Marchand,  
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Atkey  
Beatty (*Wellington-  
Grey-Dufferin-  
Waterloo*)  
Blenkarn

Duquet  
Ellis  
Fox  
Fraser  
Gendron

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Godin  
Grier  
Guay (*Saint-Boniface*)  
Guilbault  
Harney

Loiselle  
Mazankowski  
Stevens  
Turner  
(*London East*)—(19).

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O.65(4)(b)

On Monday, April 16, 1973:

Mr. Grier replaced Mr. Rose;  
Mr. Gilbert replaced Mr. Grier.

On Tuesday, April 17, 1973:

Mr. Grier replaced Mr. Gilbert;  
Mr. Fraser replaced Mr. McGrath;  
Mr. Reynolds replaced Mr. Masniuk;  
Mr. Atkey replaced Mr. McKenzie;  
Mr. Blenkarn replaced Mr. Ellis;  
Mr. Herbert replaced Mr. Campbell;  
Mr. Ellis replaced Mr. Thomas (*Moncton*);  
Mr. Beattie (*Hamilton Mountain*) replaced Mr.  
Reynolds;  
Mr. Stevens replaced Mr. Beattie (*Hamilton  
Mountain*);  
Mr. Duquet replaced Mr. Ethier;  
Mr. Guilbault replaced Mr. Blais;  
Mr. Gendron replaced Mr. Caron;  
Mr. Fox replaced Mr. Herbert.

Conformément à l'article 65(4)b du Règlement

Le lundi 16 avril 1973:

M. Grier remplace M. Rose;  
M. Gilbert remplace M. Grier.

Le mardi 17 avril 1973:

M. Grier remplace M. Gilbert;  
M. Fraser remplace M. McGrath;  
M. Reynolds remplace M. Masniuk;  
M. Atkey remplace M. McKenzie;  
M. Blenkarn remplace M. Ellis;  
M. Herbert remplace M. Campbell;  
M. Ellis remplace M. Thomas (*Moncton*);  
M. Beattie (*Hamilton Mountain*) remplace M.  
Reynolds;  
M. Stevens remplace M. Beattie (*Hamilton  
Mountain*);  
M. Duquet remplace M. Ethier;  
M. Guilbault remplace M. Blais;  
M. Gendron remplace M. Caron;  
M. Fox remplace M. Herbert.



## ORDER OF REFERENCE

Friday, April 13, 1973

*Ordered*,—That Bill C-21, An Act to amend the Harbour Commissions Act (Nanaimo Harbour Commission), be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

## ORDRE DE RENVOI

Le vendredi 13 avril 1973

*Il est ordonné*,—Que le Bill C-21, Loi modifiant la Loi sur les Commissions de port (Commission du port de Nanaimo), soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

*Le Greffier de la Chambre des communes*

ALISTAIR FRASER

*The Clerk of the House of Commons*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 17, 1973

(7)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Atkey, Beattie (*Hamilton Mountain*), Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Blenkarn, Ellis, Fraser, Grier, Guay (*St. Boniface*), Harney, Herbert, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mazankowski, McRae, Reynolds and Turner (*London East*).

*Other Members present:* Messrs. Alexander, Blouin, Danson, Duquet, Gillies and Stackhouse.

*Appearing:* The Honourable Jean Marchand, Minister of Transport.

*Witnesses:* From the Department of Transport: Messrs. O. G. Stoner, Deputy Minister; I. C. Cornblat, Assistant Deputy Minister-Finance; W. H. Huck, Administrator—Canadian Air Transportation Administration; M. M. Fleming, Deputy Administrator, W. M. McLeish, Director General Civil Aeronautics.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Estimates 1973-74. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 3, 1973, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of the Estimates 1973-74 of the Department of Transport.

The Chairman referred to requests to appear before the Committee which he had received; he was authorized to reply that the requests would be considered at the appropriate time.

The Chairman called Vote 15—Operating expenditures, *Air Transportation Program*.

It was agreed that a statement presented by the Honourable Jean Marchand be considered as having been read (*see Evidence*).

The Minister and the witnesses answered questions.

The questioning continuing;

At 5:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to 8:00 o'clock p.m., this day.

## EVENING SITTING

(8)

[Text]

The Committee reconvened at 8:10 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Atkey, Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Blenkarn, Duquet, Ellis, Fox, Fraser, Gendron, Guay (*St. Boniface*), Guilbault, Harney, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mazankowski, McRae, Stevens and Turner (*London East*).

*Other Members present:* Messrs. McKenzie and Schumacher.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 17 AVRIL 1973

(7)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15h. 40 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Atkey, Beattie (*Hamilton Mountain*), Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Blenkarn, Ellis, Fraser, Grier, Guay (*Saint-Boniface*), Harney, Herbert, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mazankowski, McRae, Reynolds et Turner (*London-Est*).

*Autres députés présents:* MM. Alexander, Blouin, Danson, Duquet, Gillies et Stackhouse.

*Comparaît:* L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

*Témoins:* Du ministère des Transports: MM. O. G. Stoner, sous-ministre, I. C. Cornblat, sous-ministre adjoint-Finance, W. H. Huck, administrateur, Administration canadienne des transports aériens, M. M. Fleming, sous-administrateur, W. M. McLeish, directeur général de la direction de l'Aéronautique civile.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi portant sur le Budget des dépenses pour l'année financière 1973-1974. (*Voir le procès-verbal du mardi 3 avril 1973, fascicule n° 1*).

Le Comité reprend l'étude du Budget des dépenses du ministère des Transports pour l'année financière 1973-1974.

Le président fait état de demandes qu'il a reçues de personnes désirant témoigner devant le Comité; on l'autorise à répondre que ces demandes seront examinées au moment opportun.

Le président met en délibération le crédit 15—Dépenses de fonctionnement—*Programme des transports aériens*.

Il est convenu qu'une déclaration présentée par l'honorable Jean Marchand soit considérée comme ayant lue (*Voir témoignages*).

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Et les questions se poursuivant;

A 17 h. 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures ce soir.

## SÉANCE DU SOIR

(8)

[Traduction]

Le Comité reprend ses travaux à 20 h 10 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Atkey, Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Blenkarn, Duquet, Ellis, Fox, Fraser, Gendron, Guay (*Saint-Boniface*), Guilbault, Harney, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mazankowski, McRae, Stevens et Turner.

*Autres députés présents:* MM. McKenzie et Schumacher.



*Appearing:* The Honourable Jean Marchand, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Messrs. O. G. Stoner, Deputy Minister; I. C. Cornblat, Assistant Deputy Minister—Finance; W. H. Huck, Administrator—Canadian Air Transportation Administration; W. M. Mcleish, Director General Civil Aeronautics; B. Baribeau, General Manager, New Montreal International Airport Project; G. E. McDowell, General Manager, Toronto Area Airports Project. *From the Department of Public Works:* Mr. F. S. Currie, Assistant Director, Acquisition and Disposal, Property Services Branch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Estimates 1973-74. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 3, 1973, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of the Estimates 1973-74 of the Department of Transport (Vote 15—Operating Expenditures, *Air Transportation Program*).

The Minister and the witnesses answered questions.

Votes 15, 20 and 25 were allowed to stand.

The Chairman called Vote L30—Payments into the Airports Revolving Fund.

Mr. Atkey moved—That Vote L30 be amended by adding the following: "But notwithstanding anything herein contained, the Toronto International Airport No. 2 at Pickering Township shall be deemed not to be within the purpose of the Airports Revolving Fund for the fiscal year 1973-74".

And debate arising thereon;

At 10:02 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*Comparaît:* L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* MM. O. G. Stoner, sous-ministre; I. C. Cornblat, sous-ministre adjoint, Finances; W. H. Huck, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; W. M. Mcleish, directeur général, Aéronautique civile; B. Baribeau, directeur général, projet du nouvel aéroport international de Montréal; G. E. McDowell, directeur général, projet du nouvel aéroport international de Toronto. *Du ministère des Travaux publics:* M. F. S. Currie, directeur adjoint, Acquisition et disposition, Direction de l'immobilier.

Le comité reprend l'étude de son ordre de renvoi concernant le Budget des dépenses de 1973-1974 (*Voir le procès-verbal du mardi 3 avril 1973, fascicule n° 1*).

Le comité reprend l'étude du Budget des dépenses de 1973-1974 du ministère des Transports (Crédits 15—Dépenses de fonctionnement, *programmes des transports aériens*).

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Les crédits 15, 20 et 25 sont réservés.

Le président met en délibération le crédit L30—Paie-  
ments au Fonds de roulement des aéroports.

M. Atkey propose,—Que le crédit L30 soit modifié en ajoutant ce qui suit:—Mais, indépendamment de tout ce qui est ici inclus, l'aéroport international n° 2 de Toronto, situé dans le canton de Pickering, ne sera pas considéré comme faisant partie du Fonds de roulement des aéroports pour l'année financière 1973-1974.

On débat la motion;

A 22 h 02, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, April 17, 1973

• 1542

[Text]

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum. Before we proceed with the Air Transportation Program, I have a couple of quick things which I think I should bring to the Committee's attention due to the fact that we probably will not have a steering committee meeting before the Easter recess.

First of all, I have had a number of requests concerning the CNR pension plan from a number of people desirous of appearing before the Committee when we have this question up for consideration. It is the Chair's opinion that these requests might merit attention whenever the time comes that we have the CNR and this portion of their annual report before us. If this is satisfactory to the Committee, I could so inform these people that we will consider allocating time to them at that time, but not right now.

The other suggestion I have here is from the Canada Grains Council. They would like to appear before the Committee some time and show some slides with regard to the costs and the transportation of grain. The Chair again looks favourably on this but as to the time, that would be better decided after Easter. I will so inform them if that, too, meets with the approval of the Committee. Are you in favour?

**Some hon. Members:** Hear, hear.

**The Chairman:** Fine; then that is cleared up.

We have now before us Votes 15, 20 and 25, and also L30, which is included as a nonbudgetary item in the Air Transportation Program. We have the Minister with us and he has an opening statement, a copy of which you have all received; and he would like to lead off. Go ahead, Mr. Minister.

**Hon. Jean Marchand (Minister of Transport):** Mr. Chairman and gentlemen, if you agree, I will not read this paper as it would take about 30 to 35 minutes to do so and would allow you that much less time to put questions. You have the document in your hands and you know the questions you want to put to me. If you want me to read it, however, I am ready for the exercise. It will be good for me as an English lesson, but otherwise I am not sure that it will serve any useful purpose.

**Mr. Ellis:** I suggest, Mr. Chairman, that the Minister read the last sentence only.

**Mr. Marchand (Langelier):** The only thing about which I would like to remind those who do not know the Department of Transport very well is that it is quite a complex department, and so I would like to have two minutes in which to recall its structure so that you can arrange your questions accordingly.

As you know, outside the administration of the department, headed by the Deputy Minister, Mr. Stoner, and his assistant, Mr. Scott, you have three large administrations: the air administration headed by Mr. Huck; the marine administration headed by Dr. Camu, both of whom are here. You also have the Canadian Surface Transportation Administration headed by Mr. Illing, who is also here. Then you have two agencies which are quite important, one of which is the Arctic Transportation Agency. As you know, the problems of transportation in the arctic are of a special nature and so we have this agency. We also have a

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 17 avril 1973

[Interpretation]

**Le président:** Messieurs, nous avons le quorum. Avant de passer au Programme des transports aériens, je voudrais porter deux ou trois choses à l'attention des membres du Comité, étant donné que nous n'auront probablement pas de comité directeur avant les vacances de Pâques.

Tout d'abord, un certain nombre de personnes nous ont fait savoir qu'elles désiraient venir témoigner devant le Comité au sujet du régime de pension du CN, lorsque nous examinerons cette question. Le président pense qu'il faudra étudier ces demandes lorsque nous passerons à l'examen du CN et de son rapport annuel. Si ceci convient aux membres du Comité, je pourrai informer les gens qui nous ont adressé une demande que nous leur réserverons une place sur notre calendrier, au moment opportun.

Je voudrais également parler du Conseil des céréales du Canada. Celui-ci aimerait venir témoigner devant le Comité et nous donner des détails au sujet des coûts et du transport des céréales. Le président est également en faveur de cette mesure mais aucune décision ne pourra être prise avant Pâques. J'en informerais le conseil, si les membres du Comité sont d'accord. Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** Bravo.

**Le président:** Très bien; ceci est donc réglé.

Nous examinons aujourd'hui les crédits 15, 20, 25 et L30, ce dernier étant un article non-budgétaire dans le Programme des transports aériens. Le ministre est présent et il a une déclaration préliminaire à faire; vous en avez tous reçu un exemplaire, il peut donc commencer. Monsieur le ministre.

**L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports):** Monsieur le président, messieurs, si vous êtes d'accord je ne vous lirai pas ce document, puisque cela me prendrait environ 30 à 35 minutes et empièterait sur votre temps de parole. Vous avez reçu le document et vous savez quelles questions vous désirez me poser. Cependant, si vous voulez que je le lise, je suis prêt à le faire. Cela constituera une bonne leçon d'anglais pour moi, mais sinon je ne pense pas que cela soit d'un intérêt spécial actuellement.

**M. Ellis:** Monsieur le président, je propose que le Ministre n'en lise que la dernière phrase.

**M. Marchand (Langelier):** La seule chose que je voudrais rappeler à ceux qui ne connaissent pas très bien le ministère des Transports est qu'il s'agit là d'un ministère très complexe et j'aimerais donc consacrer deux minutes à vous en rappeler la structure, ce qui vous permettra de mieux poser vos questions.

Comme vous le savez, il existe trois secteurs importants extérieurs à l'administration du ministère, qui est dirigé par le sous-ministre, M. Stoner et son assistant M. Scott; ces trois secteurs importants sont: l'Administration des transports aériens, dirigée par M. Huck, l'Administration du transport maritime dirigée par M. Camu, qui sont tous deux présents aujourd'hui. Enfin, il y a l'Administration des transports de surface du Canada, dirigée par M. Illing, qui est également présent. Il y a en outre deux organismes très importants, le premier étant l'Agence des transports dans l'Arctique. Comme vous le savez, les problèmes de



## [Texte]

development transportation centre in Montreal, to do research in the field of transportation. Then we have a certain number of Crown corporations, the CTC—I think Mr. Benson already appeared before the Committee—two Crown corporations well known by the members of the Committee, the CNR and Air Canada, and four Crown corporations called Pilotage Authorities, one from the maritimes, one from what we call the Laurentian, one from the Great Lakes and one from the West. There is also Northern Transportation which carries out its activities on the Mackenzie River and the northern arctic, as well as the St. Lawrence Seaway Authority and the National Harbours Board. So that is quite a wide field and you may put whatever kind of questions you wish.

• 1545

Just to give you a hint, air administration is concerned particularly with airports, so maybe I can start from there.

**The Chairman:** Before the Minister begins I wonder if it is the Committee's wish to take his statement as read and have it made an appendix to today's proceedings.

**Mr. Blenkarn:** I move that the statement of the Minister be taken as read and be appended to today's proceedings.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Do you have anything to add?

**Mr. Marchand (Langelier):** No, that is all I wanted to say. I am in the hands of the Committee.

**The Chairman:** My first questioner is Mr. Fraser. Anyone wishing their name on the list should so signify.

**Mr. Harney:** On a point of order, Mr. Chairman, we have quite a number of matters before us under these votes and they have to do with different kinds of airports in different places. I know that Mr. Fraser is more interested in airports in Vancouver than I am and I would not like to get on the list immediately after him on the Vancouver airport question.

**The Chairman:** I will try to do my best, Mr. Harney, to comply with your wishes and a smooth examination of the various regions under the responsibility of the Minister.

**Mr. Harney:** Am I to take it then, Mr. Chairman, we will be proceeding with the Vancouver airport matter now.

**The Chairman:** Relatively so. I might exclude you from getting on altogether if I followed that line too rigidly.

**Mr. Harney:** I think there may be even friends of Mr. Fraser who would not want to have that happen.

**The Chairman:** Allow the Chair a little latitude and we will agree.

## [Interprétation]

transport dans l'Arctique son très spéciaux et, c'est pourquoi nous avons créé cet organisme; nous avons en outre le Centre de développement des transports, situé à Montréal, qui effectue des recherches dans ce domaine. Il existe également un certain nombre de sociétés de la Couronne, la Commission canadienne des transports, dont le président, M. Benson, est déjà venu témoigner, ainsi que deux sociétés de la Couronne bien connues des membres du Comité, le CN et Air Canada; il y a en outre quatre sociétés de la Couronne appelées les administrations du pilotage: une pour les Maritimes, une que nous appelons l'Administration des Laurentides, une pour les Grands lacs et une pour l'Ouest. Il y a également la Société des transports du Nord, qui est responsable de la zone du

fleuve Mackenzie et de l'Arctique nord, et, finalement, nous avons l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et le Conseil des ports nationaux. Tout ceci représente donc un secteur d'activités très vaste et vous pourrez poser vos questions à ce sujet.

Simplement pour vous donner une idée, je pourrais dire que l'administration aérienne s'occupe essentiellement des aéroports, et nous pourrions commencer par cela.

**Le président:** Avant que le ministre commence, je me demande si le Comité souhaite que l'on considère qu'il a lu sa déclaration et que celle-ci soit ajoutée comme appendice au procès-verbal d'aujourd'hui.

**M. Blenkarn:** Je propose que la déclaration du ministre soit considérée comme ayant été lue et soit annexée au procès-verbal d'aujourd'hui.

La motion est adoptée.

**Le président:** Avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Marchand (Langelier):** Non, c'est tout ce que je voulais dire. Je suis à la disposition du Comité.

**Le président:** Mon premier orateur est M. Fraser. Qui-conque veut figurer sur la liste devra me faire signe.

**M. Harney:** Monsieur le président, je voudrais faire un rappel au Règlement. Ces crédits correspondent à un grand nombre de problèmes différents et il s'agit toujours de différents types d'aéroports se trouvant dans différents endroits. Je sais que M. Fraser est plus intéressé par les aéroports de Vancouver que moi-même et je ne voudrais donc pas figurer sur la liste immédiatement après lui, s'il parle de l'aéroport de Vancouver.

**Le président:** Je ferai de mon mieux, monsieur Harney, pour tenir compte de vos désirs et pour procéder à un examen régulier des différentes régions relevant de la responsabilité du ministre.

**M. Harney:** Dois-je donc comprendre, monsieur le président, que nous allons maintenant examiner la question de l'aéroport de Vancouver?

**Le président:** Oui. En fait, si je tenais compte de votre recommandation de manière trop sévère, vous n'auriez pas le droit de parole.

**M. Harney:** Je pense que certains amis même de M. Fraser ne voudraient pas que ce soit le cas.

**Le président:** Accordez une certaine liberté au président et nous serons d'accord.

[Text]

Go ahead Mr. Fraser.

**Mr. Fraser:** I cannot say anything for my friends, Mr. Chairman, but I would like to hear what Mr. Harney has to say.

Mr. Minister, I thank you very much for being here today. First I would like to get one thing clarified. It is my understanding from remarks made by the Minister of the Environment yesterday in the House that there will be in fact a full environmental study on the impact of the proposed new runway at Vancouver and that that study hopefully will be completed by December 31 of 1973. I think that is consistent with the Minister's statement yesterday.

**Mr. Marchand (Langelier):** They have already started. I think they have been studying now for a couple of months.

**Mr. Fraser:** So I understand. Is this study completely in the hands of the Department of the Environment or is your department managing part of this study?

**Mr. Marchand (Langelier):** They are not acting as a department but they act for Transport as advisors, so we receive their report. Of course we are not bound by the report they are going to make any more than, say, an advisory report made by an engineer binds the government or a department.

• 1550

**Mr. Fraser:** Your position is that even if Environment came out with a report which was very adverse to the scheme you would not necessarily be bound by it.

**Mr. Marchand (Langelier):** No. It would be difficult to get around though.

**Mr. Fraser:** As long as we are still here, Mr. Minister.

**Mr. Marchand (Langelier):** It would be very difficult to get around, but legally I think the decision to build an airport is through the Department of Transport and if it is approved by Cabinet I do not think Environment can legally stop the airport from being built, well in that case it is a runway.

**Mr. Fraser:** I understand your position only too well. However, I imagine it would be your position also that you would give the study most serious consideration.

**Mr. Marchand (Langelier):** Sure, sure . . .

**Mr. Fraser:** I notice in your statement, Mr. Minister, on page 4, in the last sentence of the third paragraph—well, I will go back a couple of sentences—you say:

This project will not be started until an extensive environmental study is completed and made public by the Department of the Environment, and it is indicated there will be no serious detrimental effects generated from the construction. This will be in addition to our noise study which was made public in February.

Does that mean no further noise studies being conducted by your department are to be put into this environmental study, or is the environmental study completely dependent on the noise studies which were made public in February?

[Interpretation]

Commencez, monsieur Fraser.

**M. Fraser:** Je ne puis parler pour mes amis, monsieur le président, mais j'aimerais savoir ce que M. Harney a à dire.

Monsieur le ministre, je vous remercie beaucoup d'être venu aujourd'hui. J'aimerais tout d'abord éclaircir une chose. Si j'ai bien compris les remarques du ministre de l'Environnement, faites hier en Chambre, une étude complète sur les répercussions écologiques de l'aménagement d'une nouvelle piste à l'aéroport de Vancouver sera effectuée et, on l'espère, terminée le 31 décembre 1973. Je pense que c'est bien ce qu'a dit le ministre hier.

**M. Marchand (Langelier):** Cette étude est déjà commencée. Je pense qu'elle se poursuit déjà depuis deux mois.

**M. Fraser:** En effet. Cette enquête relève-t-elle complètement du ministère de l'Environnement ou votre ministère en est-il en partie responsable?

**M. Marchand (Langelier):** Le ministère de l'Environnement ne joue pas dans ce cas le rôle de ministère mais plutôt de conseiller et c'est à ce titre que nous recevons son rapport. Bien sûr, nous ne serons pas liés par ses conclusions, pas plus que ne le serait un ministère par les conclusions du rapport d'un ingénieur-conseil.

**M. Fraser:** Vous considérez donc que même si le ministère de l'Environnement produisait un rapport tout à fait opposé à ce projet, vous n'en respecteriez pas obligatoirement les conclusions?

**M. Marchand (Langelier):** Non. Il serait cependant difficile de ne pas en tenir compte.

**M. Fraser:** Ce sera le cas tant que nous serons ici, monsieur le ministre.

**M. Marchand (Langelier):** Il serait très difficile de ne pas en tenir compte mais je pense que juridiquement la décision de construire un aéroport dépend du ministère des Transports et, lorsqu'il est approuvé par le Cabinet, je ne pense pas que le ministère de l'Environnement puisse juridiquement l'arrêter, même s'il ne s'agit, comme ici, que d'une piste d'atterrissage.

**M. Fraser:** Je ne vous comprends que trop bien. Toutefois, je suppose que vous vous engageriez quand même à l'examiner très sérieusement.

**M. Marchand (Langelier):** Certes, certes . . .

**M. Fraser:** Je voudrais lire un extrait de votre déclaration, monsieur le ministre, qui se trouve à la page 4, au troisième paragraphe:

Ces travaux ne commenceront qu'après la diffusion par le ministère de l'Environnement d'une étude écologique exhaustive et lorsqu'il sera montré que cette construction n'aura pas d'effets dommageables graves. Ceci viendra s'ajouter à l'étude sur le bruit rendue publique en février.

Ceci signifie-t-il que votre ministère ne fera aucune autre étude sur le bruit dans le cadre de cette enquête écologique, ou cette dernière dépend-elle complètement des études sur le bruit rendues publiques en février?



[Texte]

**Mr. Marchand (Langelier):** I think it is included in the environmental study of the airport. So there will be a new study of the noise.

**Mr. Fraser:** There will be further noise studies?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Fraser:** And these noise studies will be done in conjunction with your own engineers and your own experts?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Fraser:** You say, "it is indicated that there will be no serious detrimental effects". Who is going to make up his mind what a serious detrimental effect is and what is not a serious detrimental effect?

**Mr. Marchand (Langelier):** We mean, first, that we do not want anything to be done until we have received a report of all the studies which are made in Environment.

**Mr. Fraser:** I understand that, Mr. Minister, and I understand you are making it quite clear that until the environmental study is done no construction will take place. All right.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, because if we build a runway in the meantime, of course, it will become a farce. We can do some engineering work which will be a loss if we do not build the runway, but if it is felt after the inquiry, the studies, that we have to build the runway, well I think it is important to save a few months of engineering work.

**Mr. Fraser:** All right. I think I understand you, but I want to be very clear because we do not want to be faced with some citizens hearing some rumour in a few months that they are starting work on the runway and then everybody running around...

**Mr. Marchand (Langelier):** I hope not and if you hear those rumours I am ready to clear the atmosphere at that point.

**Mr. Fraser:** All right. Presumably the studies will be concluded, hopefully, by December 31, 1973. I asked the Minister of the Environment yesterday and I quote from *Hansard* at page 3326:

Can the minister advise the House when and in what manner the public will be given the chance to make representations regarding this matter?

The Honourable Minister of the Environment answered:

First, Mr. Speaker, the consultants involved will be in touch with the municipalities and community interest groups in the area. After the studies have been completed they will be published.

Then he says:

Then we will decide about hearings.

Again, I do not want to be in any doubt about this because certainly in my riding there is very great concern that there be public input into this matter before your department makes its final decision. I do not want to read anything into that answer from the Minister of the Environment that was not meant, but it is not a very certain answer. From that answer I do not really know whether there is going to be public input and public discussion of the environmental study before your department makes a decision to go ahead. Can you clarify that?

[Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** Je pense que ceci fait partie de l'aspect écologique de la question. Il y aura donc une nouvelle étude sur le bruit.

**M. Fraser:** Il y aura de nouvelles études sur le bruit?

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Fraser:** Et elles seront effectuées en coopération avec vos propres ingénieurs et vos experts?

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Fraser:** Vous dites: «il est prouvé qu'il n'y aura pas d'effets dommageables graves». Qui décidera de ce qu'est un effet dommageable grave et de ce qui ne l'est pas?

**M. Marchand (Langelier):** Nous voulons dire par-là, tout d'abord, que nous ne voulons rien faire tant que nous n'aurons pas reçu un rapport sur toutes les études effectuées par le ministère de l'Environnement.

**M. Fraser:** Je comprends bien, monsieur le ministre, et vous avez dit clairement que les travaux de construction ne commenceront pas tant que les études écologiques n'auront pas été terminées. Très bien.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, car si nous construisons une piste d'atterrissage avant cela, cette étude deviendra une farce. Nous pouvons effectuer certains travaux de génie, qui seront une perte si nous ne construisons pas la piste d'atterrissage, mais si l'on considère, après l'enquête, qu'il faut la construire, je pense qu'il sera alors important d'avoir gagné quelques mois pour les travaux de génie.

**M. Fraser:** Très bien. Je crois vous comprendre mais je voudrais que ceci soit très clair car nous ne voulons pas rencontrer certains citoyens et entendre dans quelques mois, des rumeurs au sujet de travaux commencés pour construire la piste, ce qui entraînerait tout le monde à...

**M. Marchand (Langelier):** J'espère que cela ne sera pas le cas et si vous entendez des rumeurs, je serais disposé à expliquer ce qui se passe.

**M. Fraser:** Très bien. On espère que les études seront terminées au 31 décembre 1973. J'ai posé hier une question au ministre de l'Environnement, que je vous citerai, extraite du *Hansard*, à la page 3326:

Le ministre peut-il dire à la Chambre quand et comment le public aura la possibilité de donner son avis sur cette question?

L'honorable ministre de l'Environnement a répondu:

Tout d'abord, monsieur l'Orateur, les conseillers concernés prendront contact avec les municipalités et les associations de citoyens de la région. Les études seront publiées lorsqu'elles seront terminées.

Il a dit ensuite:

Nous déciderons ensuite au sujet des audiences.

Ici encore je voudrais que tout cela soit très clair car je sais que dans ma circonscription le public est très préoccupé de sa participation au projet, avant que votre ministère n'ait pris sa décision définitive. Je ne voudrais pas mal interpréter la réponse du ministre de l'Environnement, mais celle-ci ne me semble pas très certaine. Je ne puis vraiment en conclure si le public aura la possibilité de donner son avis et s'il y aura des discussions publiques de l'enquête écologique, avant que votre ministère ne prenne la décision de lancer les travaux. Pourriez-vous éclaircir cette question?

[Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** You know the contentions of certain groups in Vancouver or the Island is to the effect that it will produce more noise than we think.

• 1555

**Mr. Fraser:** Mr. Marchand, I want to make my position very clear. I have never said that.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, no, I did not say you had. I said certain groups had said that.

**Mr. Fraser:** I am only concerned that we find out.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, we are trying to find out this information with the means we have available and have asked Mr. Davis' department to make a full inquiry into this. I really do not know what the results of the studies or the analysis will be. If the results are to the effect that it is going to destroy part of the environment there, of course, this will be something that we will have to take into account and maybe revise our decision.

**Mr. Fraser:** Okay, but let us look at it this way. Then the studies have been completed and they are published at that point, the public starts to take a look at it.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Fraser:** According to Mr. Davis, to that point these studies probably would have been made while there were some ongoing discussions with the various municipalities in the area. However, at that point, if I am a member of the public, what say am I going to have from then on? Can we check out those studies? Can we present engineers to the department who will have an opportunity to look over your calculations and, should it be necessary how are we assured that your engineers' calculations will be tested by engineers acting for some of the public interest groups in the area?

**Mr. Marchand (Langelier):** I do not agree with the idea that the government as a party is on one side, the public as a party is on the other side and somebody impartial is between the two. I do not agree with this, regardless of what government is in power because we are not representing private interests here. I certainly am not and as far as Vancouver or Sea Island is concerned, I am not an interested party to the point where I would say that there should be a runway there or my business is going down. Therefore, I would not be willing to have anybody outside say that I am going to be the arbitrator between the public and the government.

**Mr. Fraser:** No, I am not saying that, Mr. Marchand. I agree that you have to make the decision.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Fraser:** I am concerned in case—and this is something that could easily happen—your own studies are in error and that fact is pointed out by a public group looking at documents. I want to know if there is going to be a forum within which the public can test the information that you provide?

**Mr. Marchand (Langelier):** If you agree, we can do in Vancouver what was done here in the case of the STOL program. We can meet with the people, with the association, give explanations and if somebody . . . the last time, I think, we had a public meeting at which about 400 people were present and after the case had been presented to the

[Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** Vous savez que certains groupes de Vancouver ou de l'Île prétendent que la construction de cette piste produira plus de bruit que nous ne le pensons.

**M. Fraser:** Monsieur Marchand, je voudrais que ma position soit très claire. Je n'ai jamais dit cela.

**M. Marchand (Langelier):** Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que c'était ce que certains groupes prétendaient.

**M. Fraser:** Je voudrais simplement être certain que l'on aura une réponse définitive à ce sujet.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, et nous essayons de trouver ces renseignements avec les moyens dont nous disposons; nous avons d'ailleurs demandé au ministère de M. Davis d'effectuer une enquête globale sur cette question. Pour l'instant je n'ai vraiment aucune idée de ce que produiront ces enquêtes et analyses. Si leurs conclusions sont que cette construction détruira une partie de l'environnement local, nous devrons bien sûr réviser notre décision en conséquence.

**M. Fraser:** Très bien, mais considérons maintenant que les études ont été terminées puis publiées et que le public en prend connaissance.

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Fraser:** Selon M. Davis, à ce moment ces études auront été effectuées alors que des discussions auront eu lieu entre les différentes municipalités de la région. Toutefois, faisant partie du public, j'aimerais savoir ce que je pourrais dire à ce moment. Pourrions-nous vérifier ces études? Pourrions-nous demander à des ingénieurs de contrôler vos calculs et, si cela est nécessaire, comment serons-nous certains que les calculs de vos ingénieurs seront contrôlés par des ingénieurs agissant au nom de groupes d'intérêt public locaux?

**M. Marchand (Langelier):** Je ne suis pas d'accord avec l'idée que le gouvernement représente un aspect de la question et le public l'aspect contraire; je ne pense pas également qu'il puisse y avoir quelqu'un d'impartial entre les deux. Quel que soit le gouvernement au pouvoir ceci n'est pas valable car le gouvernement ne représente pas des intérêts privés. En ce qui concerne Vancouver ou l'Île, je ne suis certainement pas partie intéressée à un point tel que je pourrais affirmer que si la piste n'était pas construite, mes affaires en souffriraient. Je ne voudrais donc pas que quelqu'un de l'extérieur prétende que je doive être l'arbitre entre le public et le gouvernement.

**M. Fraser:** Non, ce n'est pas ce que je dis, monsieur Marchand. Je pense que vous devez prendre les décisions.

**M. Marchand (Langelier):** En effet.

**M. Fraser:** Ce qui me préoccupe et qui pourrait facilement arriver, c'est que vos propres études pourraient être erronées et que ce fait soit signalé par un groupe public les examinant. Je voudrais savoir s'il y aura des discussions permettant au public de contrôler les informations que vous fournirez.

**M. Marchand (Langelier):** Si vous êtes d'accord, nous pourrions faire à Vancouver ce qui s'est fait pour l'ADAC. Nous pourrions rencontrer les gens concernés, les associations, et donner des explications; je pense que la dernière fois que nous avons eu une réunion il y avait 400 personnes et quiconque voulait le faire pouvait contester la



## [Texte]

public anybody could contest the decision. However, if you or anybody else takes the attitude that because we have those studies, you have decided to contest them technically, where will it, end? Suppose you meet a couple of engineers who are convinced that our engineers or the studies of the department are wrong, who is going to arbitrate that dispute, a third group of engineers?

**Mr. Fraser:** Mr. Marchand, at the present time you are going to have to make that decision. I just want you to assure...

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Fraser:** ... us today that if there are engineers who say that on the basis of your studies, it does not make any sense, there is going to be a forum in which they can at least say it, so you can have the benefit of somebody else's point of views.

**Mr. Marchand (Langelier):** That is okay. We are going to give an opportunity to anybody to do that, provided it is not only a delaying tactic, you know.

**Mr. Fraser:** Mr. Marchand, I do not think the people who have been concerned with this in Vancouver have been known to...

**Mr. Marchand (Langelier):** No, they have been very reasonable.

**Mr. Fraser:** I can take you to people in several thousand homes in my riding whose concern is very great.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Fraser:** Mr. Marchand, has there been any study by your department on an alternative place to put a runway in the event this location is just not acceptable?

**Mr. Marchand (Langelier):** As far as I am aware, it was the only case where no alternative was envisaged. Is that the case, Mr. Huck or Mr. Harkin?

**The Chairman:** Mr. Mcleish.

**Mr. W. M. Mcleish (Director General Civil Aeronautics, Department of Transport):** Our studies show that there is no other location for the runway at the present airport site.

• 1600

**Mr. Fraser:** All right. Now let me ask you this. Assume for the moment that you cannot put it there, because it is going to destroy the fishing at the mouth of the river and is going to destroy half of Vancouver South. Just assume that for a minute. Then, what would you do?

**Mr. Marchand (Langelier):** This is not his responsibility; this is our responsibility.

**Mr. Fraser:** I am saying, has it been considered?

**Mr. Marchand (Langelier):** I do not think it is fair to ask him that.

**Mr. Fraser:** With respect, Mr. Chairman, this surely is the key; because if you are going to go into this thing on the basis of your doing studies, but no matter what these show, you are going ahead anyway, then this does not make any sense. My question is quite a simple one: If you could not put it there, what would you have to do? There is going to be a time, one of these days, when you cannot put any more runways in Vancouver. Then what are you going to do?

## [Interprétation]

décision lorsque tout avait été présenté au public. Toutefois, si on estime que puisque le gouvernement effectue des études, il faudra les contester techniquement, ou cela finira-t-il? Supposons que vous rencontriez des ingénieurs convaincus que nos enquêtes sont fausses; qui sera l'arbitre, un troisième groupe d'ingénieurs?

**M. Fraser:** Monsieur Marchand, pour le moment c'est vous qui devrez prendre la décision. Je voudrais simplement que vous nous assuriez...

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Fraser:** ... que si certains ingénieurs affirment que le projet n'est pas valable en fonction de vos études, ils auront la possibilité de faire connaître leur opinion afin que vous puissiez en profiter.

**M. Marchand (Langelier):** Je suis d'accord. Nous donnons la possibilité à quiconque veut s'exprimer à condition que ce ne soit pas une tactique pour retarder le projet.

**M. Fraser:** Monsieur Marchand, je ne pense pas que les gens qui se préoccupent de ce projet, à Vancouver, ont la réputation...

**M. Marchand (Langelier):** Non, ils ont été très raisonnables.

**M. Fraser:** Je pourrais vous faire rencontrer plusieurs milliers de personnes de ma circonscription qui sont très préoccupées par ce projet.

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Fraser:** Votre ministère a-t-il étudié la possibilité de créer cette piste ailleurs, au cas où le site choisi ne conviendrait pas?

**M. Marchand (Langelier):** En ce qui me concerne, ce projet a été le seul et aucune alternative n'a été proposée. Est-ce bien cela, monsieur Huck ou monsieur Harkin?

**Le président:** Monsieur Mcleish.

**M. W. M. Mcleish (directeur général de l'Aéronautique civile, ministère des Transports):** Nos enquêtes montrent qu'il n'est pas possible de construire cette piste d'atterrissage ailleurs, dans l'aéroport actuel.

**M. Fraser:** Très bien. Supposons maintenant que l'on ne puisse pas l'aménager à cet endroit, parce qu'elle entraînera la destruction des poissons ou la moitié de Vancouver-Sud. Ce n'est qu'une supposition. Que ferez-vous alors?

**M. Marchand (Langelier):** Ce n'est pas sa responsabilité, mais la nôtre.

**M. Fraser:** Oui, mais cela a-t-il été examiné?

**M. Marchand (Langelier):** Je ne pense pas qu'il soit juste de le lui demander.

**M. Fraser:** Monsieur le président, ceci me semble essentiel; en effet, si l'on achève des enquêtes mais que l'on considère dès le départ que le projet sera réalisé quelles qu'en soient les conclusions, tout ceci n'a alors aucun sens. Ma question est très simple: si vous ne pouvez construire cette piste à cet endroit, que devrez-vous faire? Il arrivera bien un moment où vous ne pourrez plus construire de pistes d'atterrissage à Vancouver. Que ferez-vous alors?

[Text]

**Mr. Mcleish:** Our present studies show that the runway can be so placed that the preliminary investigation with respect to any influence on the water habitat just does not exist.

**Mr. Fraser:** That is not the question I asked you, sir, with respect. I said: assume that it does and assume that you cannot put the runway there; what are you going to do?

**Mr. Mcleish:** This is a question that I have not contemplated because our initial investigation shows that it is highly unlikely to be the situation.

**Mr. Fraser:** All right, I think I have the answer I want.

One more question, Mr. Chairman, please.

**The Chairman:** Make it very brief because you are in overtime now.

**Mr. Fraser:** It will be very brief. May I have the Minister's assurance that there are no secret noise tests going on right now, in that area, that are going to be trotted out in a few months from now for you to say, "Well, we have been flying a certain pattern which is the one we expect and nobody has been complaining". May I have the assurance of the Minister?

**Mr. Marchand (Langelier):** I will have to check because I really do not know.

**Mr. Fraser:** Mr. Minister, I have seldom seen so many experts you could check with.

**Mr. Marchand (Langelier):** You may, in certain circumstances, think that the government is making a mistake, either in Pickering or in Vancouver, and that is fair enough: we are in a democracy. But our fundamental interest is not different from the interest of the people.

**Mr. Fraser:** Mr. Minister, you have not really answered my question, and I would like you to find that out.

**The Chairman:** Mr. Fraser, we will come back to you if we get through with Vancouver in relatively short order.

Mr. Reynolds is the next person I have on my list. Go ahead, Mr. Reynolds.

**Mr. Reynolds:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, staying in the same area but away from the runway, what is the status right now of the Hudson Street bridge?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think I wrote a letter to Mr. Barrett last week, if my memory serves me well, asking what is the interest of the province in this, and whether they are ready to share in the cost so that the bridge would be used for other purposes than to serve the airport. I think we have been asking that of Mr. Barrett for many months now but we do not know what stand the government is going to take.

**Mr. Reynolds:** Is the bridge at a standstill until you get some answers?

[Interpretation]

**M. Mcleish:** Nos études actuelles montrent que la piste d'atterrissage peut être construite de manière telle qu'elle n'aura aucune répercussion sur l'habitat aquatique.

**M. Fraser:** Ce n'est pas ce que je vous ai demandé: j'ai dit: supposons qu'elle ait des répercussions sur l'habitat aquatique et que vous ne puissiez pas la construire à cet endroit; que ferez-vous alors?

**M. Mcleish:** C'est une question que je n'ai pas examinée car nos enquêtes initiales montrent qu'il est très peu vraisemblable que tel soit le cas.

**M. Fraser:** Très bien, je pense que j'ai la réponse que je voulais avoir.

Monsieur le président, je voudrais, s'il vous plaît, poser une autre question.

**Le président:** Soyez bref, car votre temps de parole est écoulé.

**M. Fraser:** Je serai très bref. Puis-je avoir l'assurance du ministre qu'il n'y a pas d'étude de bruit secrète effectuée en ce moment, dans cette région, que vous pourriez ressortir dans quelques mois pour dire que vous avez respecté un programme prévu et que personne ne s'en est plaint. Pouvez-vous me l'assurer?

**M. Marchand (Langelier):** Je devrais vérifier car je n'en sais rien.

**M. Fraser:** Monsieur le ministre, j'ai rarement vu un ministre vérifier avec autant d'experts.

**M. Marchand (Langelier):** Vous pouvez, dans certains cas, croire que le gouvernement fait une erreur, à Pickering ou à Vancouver, et c'est parfaitement acceptable, puisque nous vivons dans un régime démocratique. Cependant, notre intérêt fondamental n'est en rien différent de celui de la population.

**M. Fraser:** Monsieur le ministre, vous n'avez pas répondu à ma question et j'aimerais que vous le fassiez.

**Le président:** Monsieur Fraser, vous aurez à nouveau la parole si nous réussissons à finir la question de Vancouver.

Mr. Reynolds est le suivant. Allez-y, monsieur Reynolds.

**M. Reynolds:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, tout en restant dans la même région mais en nous éloignant de la piste d'atterrissage, quelle est la situation actuelle du pont de la rue Hudson?

**M. Marchand (Langelier):** J'ai écrit une lettre à M. Barrett, la semaine dernière, si je ne me trompe, en lui demandant quel est l'intérêt de la province à ce sujet; je voulais également savoir si la province est disposée à partager le coût des travaux permettant que le pont soit utilisé à d'autres fins qu'à celle de l'aéroport. Je pense que nous avons demandé cela à M. Barrett pendant de nombreux mois mais nous ne savons pas quelle sera la position définitive du gouvernement.

**M. Reynolds:** La construction du pont est-elle arrêtée en attendant une réponse?



[Texte]

**Mr. Marchand (Langelier):** No, no. We are building the bridge.

**Mr. Reynolds:** Is the bridge under construction right now?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, it is. It had been stopped for a while but I think that . . .

**Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister, Department of Transport):** That was due to a steel strike.

**Mr. Marchand (Langelier):** Oh, yes. There was a steel strike and we were short of steel.

**Mr. Reynolds:** When would you expect that the bridge would be completed?

**Mr. Marchand (Langelier):** Within two years.

**Mr. Reynolds:** Are you planning to remove the piles of sand that are sitting at the entrance to the airport right now, that were originally put there when the government initially announced they were going to have tolls on that bridge? Since the tolls have been taken off, I understand those piles of sand are not required and they are a bit of a hazard to the people living in the Burkeville area on a windy day.

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Fleming may be able to answer that.

**The Chairman:** Mr. Fleming.

**Mr. M. M. Fleming (Deputy Administrator, National Harbours Board):** Mr. Chairman, the sand was indeed placed there for that purpose but the access roads to the bridge on the island side—and I presume you are referring to the sand piles on the island side—are not constructed. Some of that, hopefully, will be used for the access roads to the bridge.

**Mr. Reynolds:** You would expect the bridge, then, to be completed within two years and, if Mr. Barrett decides that he is going to assist you, it will not affect the actual construction of the bridge: it will just mean some additions to it?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes. We have the support of the Greater Vancouver Regional District government.

**Mr. Reynolds:** Okay.

I would just like to go on to one other thing. You had a meeting with the people in Sea Island a couple of weeks ago, I think, and it seemed to be very satisfactory. You announced that Mr. Isidore Wolfe, would be appointed as a sort of intermediary between the government and the people.

• 1605

Yesterday, or this morning, the majority of the people in that area received a letter from the Director of Property Services basically accusing them of not co-operating and saying that they could be convicted under a summary conviction if they did not start to co-operate.

They sent a telegram to your office but to be fair to you, Mr. Minister, I understand that you did not receive a copy of this letter although Mr. Dubé, Mr. Basford, Mr. Davis and everybody else received a copy, and you should have.

[Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** Non. Nous le construisons.

**M. Reynolds:** Les travaux de construction sont-ils en cours actuellement?

**M. Marchand (Langelier):** Oui. Ils avaient été arrêtés pendant un moment mais je pense que . . .

**M. O. G. Stoner (sous-ministre des Transports):** L'arrêt était dû à une grève dans les aciéries.

**M. Marchand (Langelier):** C'est cela. Il y avait une grève dans les aciéries et nous manquons d'acier.

**M. Reynolds:** Quand pensez-vous que le pont sera terminé?

**M. Marchand (Langelier):** Dans deux ans.

**M. Reynolds:** Avez-vous l'intention d'enlever les piles de sable se trouvant à l'entrée de l'aéroport actuellement, qui avaient été installées au début lorsque le gouvernement avait annoncé que ce serait un pont à péage? Puisque les postes de péage ont été enlevés, il me semble que ces piles de sable sont inutiles et qu'elles constituent un danger pour les habitants de Burkeville, lorsqu'il y a du vent.

**M. Marchand (Langelier):** M. Fleming pourra peut-être vous répondre.

**Le président:** Monsieur Fleming.

**M. M. M. Fleming (administrateur adjoint du Conseil des ports nationaux):** Monsieur le président, ce sable a en effet été placé à cet endroit pour cette raison, et je pense que vous parlez des piles de sable du côté de l'île, mais les routes d'accès au pont, à partir de l'île, ne sont pas construites. Nous espérons donc qu'il pourra être utilisé pour construire les routes d'accès au pont.

**M. Reynolds:** Vous pensez donc que le pont sera terminé dans deux ans, et, si M. Barrett décide de vous aider, cela n'aura aucun effet sur sa construction mais uniquement sur des travaux supplémentaires?

**M. Marchand (Langelier):** Oui. Nous avons le soutien du district régional du Grand Vancouver.

**M. Reynolds:** Très bien.

J'aimerais passer à un autre sujet. Il y a quelques semaines vous avez tenu une réunion avec des gens de l'île, réunion qui me semblait très satisfaisante. Vous avez annoncé que M. Isidore Wolfe serait nommé à un poste qui servirait, en quelque sorte, d'intermédiaire entre le gouvernement et la population.

Hier, ou ce matin, la majorité de la population de cette région a reçu une lettre du directeur des services de la propriété l'accusant en fait de ne pas coopérer et disant qu'elle pourrait être poursuivie en justice si elle ne se décidait pas à coopérer.

La population a envoyé un télégramme à votre bureau, mais en toute justice, monsieur le ministre, je pense que vous n'avez pas reçu une copie de cette lettre bien que M. Dubé, M. Basford, M. Davis et tous les autres en aient reçu une; vous auriez dû en avoir une également.

[Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** Because they have not sent it or because it was lost?

**Mr. Reynolds:** Your name was not on the copies of the letters that were sent out.

**Mr. Marchand (Langelier):** I am only the Minister of Transport.

**Mr. Reynolds:** It seemed quite funny. You made the agreement with the people and they seemed to be quite satisfied with it. All of a sudden we go right back into the same problem of communications where the Director of Property Services sends a letter out accusing these people and hanging over their head the threat of an offence under a summary conviction if they do not co-operate immediately. They feel they should be dealing through Mr. Wolfe. I wonder if you could correct this as quickly as possible.

**Mr. Marchand (Langelier):** I think Mr. Wolfe has been designated to act by the Department of Public Works, not by us.

I think this is probably one of the cases that Mr. Wolfe should bring to our attention. This is the reason we have chosen somebody. Although there was a lack of communication or understanding, there is no doubt about that, we have tried to fill that gap.

**Mr. Reynolds:** That has been the problem right from the start.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Reynolds:** I thank you again for going out there and speaking to the people because it did solve part of the problem.

I do not know if you have had a chance since you have taken over your ministry to review a document that the people referred to as the Troop Formula a few years ago. This was suggested by Mr. Troop in a letter dated January 7, 1972 to Mr. Chuck Johnston, the lawyer for the people involved out there suggesting that his formula would be acceptable to the government. I wonder why this formula was not taken up as a method of expropriation by the government.

**Mr. Marchand (Langelier):** Let us be clear about all this. A few years ago, we passed the new Expropriation Act. The first cases we had, I think were Pickering and Vancouver. Ste. Scholastique was done under the old act.

At that time, I think the House supported this new act because it provided for a kind of inquiry. We all thought it would serve the purpose of hearing people, their objections and give the people a chance to make their case.

You people have not been satisfied with that and I can tell you honestly that I am not satisfied either. In the eyes of the public it is supposed to be an impartial board; in fact it is a board whose authority is limited to listening to the objections. But the people believe this is an inquiry where the whole question of the airport can be discussed. Actually the only thing that the inquiry officer can do is to listen to the objections, make a report and tell the Minister of Transport, "I have been there and this is what people say about the airport." Of course, they feel frustrated because this was not the idea they had. Honestly, we think it created a false impression.

[Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** On ne me l'a pas envoyée ou bien a-t-elle été perdue?

**M. Reynolds:** Votre nom n'était pas sur la liste des destinataires de la lettre.

**M. Marchand (Langelier):** Je suis le seul ministre des Transports.

**M. Reynolds:** Cela a semblé quelque peu bizarre. Vous avez fait un accord avec la population, celle-ci a semblé tout à fait satisfaite. Et tout d'un coup nous en revenons au même problème de communication: le directeur des Services de la propriété envoie une lettre accusant ces personnes et brandissant sur leur tête la menace d'une poursuite en justice si elles ne coopèrent pas immédiatement. Elles estiment que ce serait à M. Wolfe de négocier. Pouvez-vous rectifier cette situation le plus tôt possible?

**M. Marchand (Langelier):** Je crois que M. Wolfe a été désigné par le ministère des Travaux publics et non pas par nous.

C'est probablement l'un des cas que M. Wolfe devrait soumettre à notre attention. Et c'est la raison pour laquelle nous avons choisi quelqu'un. Bien qu'il y ait eu un manque de communication ou de compréhension, et cela ne fait pas de toute, nous avons essayé de combler cet écart.

**M. Reynolds:** C'est toujours le même problème depuis le début.

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Reynolds:** Je vous remercie une fois de plus d'être allé sur place et d'avoir parlé à la population, cela a été une solution partielle.

Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion depuis que vous êtes chargé de ce ministère de revoir un document que les gens appelaient la formule Troop il y a quelques années. C'était une proposition de M. Troop dans une lettre datée du 7 janvier 1972 et adressée à M. Chuck Johnston, l'avocat des personnes en cause; dans cette lettre on disait que cette formule serait probablement acceptable pour le gouvernement. Je me demande pourquoi le gouvernement n'a pas accepté cette formule comme méthode d'expropriation.

**M. Marchand (Langelier):** Expliquons-nous clairement. Il y a quelques années, nous avons adopté la nouvelle Loi sur les expropriations. Elle a été mise à l'épreuve pour la première fois à Pickering et à Vancouver. Pour Ste-Scholastique, c'était toujours l'ancienne Loi.

A l'époque, je pense que la Chambre a soutenu cette nouvelle Loi car elle prévoyait un genre d'enquête. Nous avons tous pensé qu'elle servirait à entendre la population, à connaître ses objections et à lui donner la possibilité d'exposer son point de vue.

Vous n'en avez pas été satisfait, pour votre part, et, en toute honnêteté, je ne le suis pas non plus. Aux yeux du public, la Commission est sensée être impartiale; en fait, le pouvoir de cette Commission se limite à entendre les objections. Et les gens pensent qu'il s'agit d'une enquête où toute la question de l'aéroport peut être abordée. Au fait, le responsable de l'enquête doit se contenter d'entendre les objections, de faire un rapport et d'en informer le ministre des Transports: j'étais là-bas, et voilà ce que les gens pensent de l'aéroport. Évidemment, ils se sentent frustrés car ce n'est pas ce qu'ils avaient compris. Je crois que nous avons créé une fausse impression.



## [Texte]

This is why the Troop Formula was not envisaged. We have negotiated directly with many people and have agreed on many points. At the moment of the expropriation, Mr. Rose indicated to me that he would like to try this formula, but it was much too late to go back to that.

**Mr. Reynolds:** If the formula drafted by people in the government was a good formula, have you investigated whether or not it might be a good formula to bring in to replace the present legislation?

**Mr. Marchand (Langelier):** We will have to debate this in law. If we had the opportunity I would like to revise this part of the act because we had the same problem in Pickering. Because people are convinced that this is that kind of board, they are going to go there and say, "Well, we can give some evidence to indicate that the noise level is not as has been indicated by the department; we want to give evidence there. Why has the Minister not appeared?" They say they do not mind because the board cannot listen to that.

I think something is wrong. I think this measure was supported by all parties at the time in the House, because we said that it would give an opportunity to people to present their case. But I think this is not the best thing we have done.

• 1610

**Mr. Reynolds:** I am just looking at Mr. Wolfe's report to you which I think was received by your office about 36 hours before you made the decision to expropriate. There were about 1,000 pages of testimony from the people and I think you would agree, and rightly so, that these people were upset over the fact that they put before you 1,000 pages of testimony, yet the government could turn around and make a decision in 36 hours.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, but on this we did not have a choice, because you know the limits of the law. So it is useless if we do not respect the limit. After that we can no longer expropriate.

**Mr. Reynolds:** I think it was useless to have the hearings, too, when you only had 36 hours to try and review it. I think it would be impossible for you or your people to read 1,000 pages in that time.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, but we were not the one who desired this enquiry of Mr. Wolfe. But we had it. Of course there has been some mistakes and we are trying to correct them. This is why we are taking a year for a new study when, normally, we should at this moment be building the runway. But it is preferable to wait a year and see if really those who were a little bit frightened by that were right or not.

**Mr. Reynolds:** In 1966 Transport Minister Pickersgill at the time announced that the Department of Transport intended to acquire all of Sea Island eventually and, because you had made arrangements with the people of Burkeville, to apply for a \$40,000 grant to do a study in their area. Do you think the government will withdraw their intent ever to expropriate the Burkeville area?

**Mr. Marchand (Langelier):** In the Burkeville area there is a serious problem, and there is no doubt about that, because we do not have legal authority to expropriate them because we do not need this piece of land for airport purpose. We can expropriate only if there is a need. On the other hand, there surely will be a lot of embarrassment to this group of people. So I do not know. I know that Mr.

## [Interprétation]

C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas adopté la formule Troop. Nous avons discuté directement avec de nombreuses personnes, nous avons convenu de nombreuses questions. Au moment des expropriations, M. Rose m'a confié qu'il aimerait essayer cette formule, mais il était beaucoup trop tard pour y revenir.

**M. Reynolds:** Si cette formule mise au point par des membres du gouvernement était bonne, vous êtes-vous demandé si elle pourrait remplacer utilement la Loi actuelle?

**M. Marchand (Langelier):** Nous devons en discuter du point de vue juridique. Si nous en avions la possibilité, j'aimerais beaucoup revoir cette partie de la Loi parce que nous avons eu le même problème à Pickering. Les gens sont convaincus qu'ils peuvent se présenter à la Commission et déclarer: nous pouvons vous prouver que le niveau de bruit n'est pas conforme à ce que le ministère a déclaré; nous voulons en témoigner, pourquoi le ministre ne comparait-il pas? Puisque la Commission ne peut écouter ce genre de déclaration, cela ne les intéresse pas.

Ça ne fonctionne pas très bien. À l'époque, tous les partis ont appuyé cette mesure parce que nous disions que les gens auraient ainsi l'occasion de faire valoir leurs causes. Mais je ne crois pas que ce soit là notre initiative la plus heureuse.

**M. Reynolds:** J'examine à l'instant le rapport que M. Wolfe a fait parvenir à votre bureau environ 36 heures avant que vous ne preniez la décision d'exproprier. Ce rapport compte 1,000 pages de témoignages. Donc vous conviendrez avec moi que ces gens étaient à bon droit bouleversés d'avoir présenté des témoignages de 1,000 pages tandis que le gouvernement a tranché la question en 36 heures.

**M. Marchand (Langelier):** Nous n'avions pas le choix à cet égard car on connaît tous les restrictions de la loi. Celle-ci est inopérante si on ne respecte pas les délais impartis. Après ce délai, on ne peut plus exproprier.

**M. Reynolds:** Je pense que les audiences étaient inutiles aussi quand vous avez consacré à peine 36 heures à les examiner. Je pense qu'il eût été impossible à vous ou à vos fonctionnaires de lire 1,000 pages dans un si court délai.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, mais ce n'est pas nous qui avons demandé que M. Wolfe fasse enquête; pourtant, elle a été faite. Bien sûr, il y a eu des erreurs auxquelles nous essayons de remédier. C'est pourquoi nous consacrons un an à une nouvelle étude quand normalement nous devrions construire la piste à l'heure actuelle. Mais il est préférable d'attendre une année et voir si les craintes de ceux qui s'y opposent sont justifiées.

**M. Reynolds:** En 1966, le ministre des Transports d'alors, M. Pickersgill, annonçait que le ministère des Transports avait l'intention d'acquiescer éventuellement l'ensemble de l'Île car on s'était entendu avec la population de Burkeville pour affecter une subvention de \$40,000 à une étude de la région. Croyez-vous que le gouvernement renoncera à ses intentions d'exproprier la région de Burkeville?

**M. Marchand (Langelier):** Il ne fait aucun doute que la région de Burkeville soulève des problèmes très graves, mais il demeure que nous n'avons aucunement besoin de ce morceau de terre pour la construction d'un aéroport et que nous ne sommes aucunement autorisés juridiquement à faire l'expropriation. L'expropriation n'est uniquement permise que s'il existe un besoin. D'un autre côté, ce

**[Text]**

Basford is looking into what kind of a solution can be found, because there they are outside the zone that can be legally expropriated, but at the same time they will probably suffer some of the inconveniences that the others were likely to suffer and were expropriated for.

**Mr. Reynolds:** I think the main part that concerns me, Mr. Minister, being a representative, is that in 1966 it started, which is darn near eight years ago, and the people in that area have been under the same threat as all the others but they are still there, and I would hate to see us eight years from now arguing about the expropriation of Burkeville. I think the government should come clean now and say, we are going to give you the money for the study so that you people can decide, or we are definitely going to need that area in a certain period of time. The people should know.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, we know there is a problem and we know there is a problem also for Vancouver and British Columbia. This is the western gateway of Canada.

it is not true that necessarily we will need, say, longer runways in the future because new aircrafts need less runway than the old ones. I think the 747 needs only 9,000 feet and the DC-8 almost 11,000. The noise is decreasing, not increasing. So perhaps Sea Island will be large or huge enough to maintain this airport for, say, many generations. Otherwise, if we do not do that where are we going to go? We can go probably to Abbotsford or we can decide that Calgary is the gateway, but there there are some other factors which are going to come into play.

**Mr. Reynolds:** How long will it take for the people of Burkeville to know whether or not this grant of \$40,000 has been approved?

**Mr. Marchand (Langelier):** I must confess that this is in the hands of Mr. Basford. He decided to give them the \$40,000, so at what moment it is going to be done I do not know exactly. He told me that he decided, even asked me if I would not do it in his stead, but I said you have made your mind up, it is not a big amount. But I think we will have to talk a great deal with those people and some day we will make a joint decision. But it cannot be expropriation.

**Mr. Reynolds:** Thank you.

**Mr. McRae:** Mr. Minister, I have sat on many committees where discussion has taken place on adversary procedure. I have a theory that neutral studies just are not ever done. In other words if there is a decision or a study done of an airport, for example Pickering—this is a rather philosophical sort of idea; we do not need to say Pickering—or any other airport usually the people who do the study do it with the idea they want to build the airport. Then we follow a pattern: the study is done; a considerable sum of money is put forward; the proposal is then made; people object to it—and you have opposition groups with boards, and meetings of inquiry and so on, as we talked about.

**[Interpretation]**

groupe de personnes sera sûrement très embarrassé. Donc, je ne peux pas vous répondre. Je sais que M. Basford essaie de trouver des solutions car l'extérieur de la zone peut être légalement expropriée mais ces gens-là devront peut-être faire face aux mêmes inconvénients que les autres si on les avait expropriés.

**M. Reynolds:** Ce qui me fatigue surtout, monsieur le ministre, en tant que représentant de la région, c'est que ces menaces d'expropriation remontent à 1966, donc il y a près de 8 ans que les gens de cette région ont toujours ressenti la même menace qui pèse sur les autres; mais ces gens-là y vivent encore et il me serait pénible que dans 8 ans nous discussions encore de l'expropriation de Burkeville. Je pense que la politique du gouvernement devrait être précise à cet égard; le gouvernement devrait dire à cette population qu'il va lui accorder les fonds nécessaires pour effectuer cette étude; ainsi, elle pourrait décider, ou être avertie si le gouvernement a besoin de cette région dans un certain délai. Les gens devraient être au courant.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, nous sommes au courant du problème et nous savons que Vancouver et la Colombie-Britannique n'y échappent pas non plus. Cette province est la porte occidentale du Canada.

Il n'est pas vrai nécessairement que nous aurons besoin de pistes plus longues à l'avenir vu que les nouveaux avions requièrent une piste moins longue que les anciens. Les Boeing 747 doivent courir sur une piste de 9,000 pieds et les DC8, 11,000 pieds environ: Le bruit diminue et non pas le contraire. Donc il se peut que l'Île soit suffisamment large et longue pour abriter cet aéroport pendant plusieurs générations. Dans le cas contraire, où irons-nous? Probablement à Abbotsford où nous pouvons décider que Calgary constitue la porte dont nous avons parlé mais à cet égard d'autres facteurs entreront en ligne de compte.

**M. Reynolds:** Pendant combien de temps la population de Burkeville devra-t-elle patienter avant de savoir si la subvention de \$40,000 a été approuvée?

**M. Marchand (Langelier):** J'avoue que cela dépend de M. Basford. C'est lui qui a décidé de lui accorder \$40,000 et je ne sais pas exactement à quel moment cette subvention sera acceptée. Il m'a fait part de sa décision et même demandé d'assumer cette responsabilité que j'ai refusée en lui disant qu'il ne s'agissait pas d'un gros montant et que c'est lui qui avait pris cette initiative. Mais je pense qu'il nous faudra beaucoup parler à ces gens après quoi nous prendrons une décision conjointe. Mais il ne peut pas être question d'expropriation.

**M. Reynolds:** Je vous remercie.

**M. McRae:** Monsieur le ministre, j'ai participé à de nombreux comités où l'on a discuté de la procédure adverse. Je soutiens que des études neutres ne sont jamais effectuées. En d'autres termes, si l'on prend une décision ou effectue une étude concernant un aéroport, par exemple, celui de Pickering, nous en restons à des principes philosophiques; il est inutile de nommer Pickering ou tout autre aéroport en particulier car d'habitude les gens qui effectuent cette étude le font dans l'intention de construire l'aéroport. Donc, nous suivons un plan; l'étude est effectuée; des sommes importantes sont consenties, la proposition est faite; la population s'y oppose; donc des groupes d'opposition nomment des conseils et des réunions d'enquête sont mises sur pied.



## [Texte]

• 1615

But it seems to me that the counterstudies are not done in a prestigious way. It would seem fairer if we started with the idea that if one group thinks we should build an airport, perhaps another group should have a different attitude and say, "this is not needed"; either "we should not build it" or "there are other alternatives that should be considered". For instance, when we were talking about Pickering, I did not see any basic group doing a study of the ground transportation alternatives to Pickering airport. I think, when groups of people come to a meeting, as people around Pickering came to these meetings, they did not have the kind of funds, the kind of background information, the kind of studies made, to support their case in the same way as the group who actually had decided to build the airport.

This may be opposed to your notion of government. But it seems to me that we should be thinking of these adversary procedures. We should be thinking of possibly two studies, roughly equal in terms of prestige, or in terms of money. The two should then be put before the Minister or the board of inquiry, rather than one study, with the opposition rather poorly financed.

**Mr. Marchand (Langelier):** You say that no studies were made. We studied many areas around Toronto to know exactly the best ones. After that, ground transportation was studied too—what we called a "corridor" study between Toronto and Montreal. All of this was studied. Mr. Sutherland made a study in Metro Toronto, not necessarily related to the airport. But what I want to say and what, I think, is justified is: while you are making your studies give the people a chance to express themselves, and even a chance to bring evidence that can contradict the technical evidence produced by people from the government. There might be justification for that. But you cannot—you do not want to listen to me? Or...

**Mr. McRae:** No, I am listening. Go ahead.

**Mr. Marchand (Langelier):** No; you are thinking of your answer, not of what I am saying to you.

**Mr. McRae:** No, go ahead.

**Mr. Marchand (Langelier):** If people do not have an opportunity to express themselves, to contradict the studies made by the government, they might feel frustrated; but once this is done, somebody has to make a decision. This body cannot be other than the government; it cannot be a private organization or firm, even if it is the most competent one. People have no recourse at all against a firm. If we make a lot of mistakes, if the people in Sea Island are angry at us, and in Pickering, and in Montreal, one day it is going to have some result somewhere; these people have a recourse. But what kind of recourse do you have against say, Peat and Marwick, for example, in Toronto? So I think...

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** What recourse do you have against the Canadian Transportation Commission?

## [Interprétation]

Il me semble que des contre-études aussi prestigieuses ne sont pas effectuées. Il serait plus juste de toute évidence que nous posions comme principe que, si un groupe juge qu'il faut construire un aéroport, un autre puisse adopter une autre attitude en disant que cet aéroport n'est pas nécessaire; cet autre groupe pourrait dire « nous ne devrions pas le construire » ou « il faut songer à d'autres solutions de rechange ». Par exemple, à propos de Pickering, il n'y a pas eu de groupes d'importance qui ont effectué une étude pour chercher les solutions de rechange du transport de surface conduisant à l'aéroport de Pickering. Quand les groupes de personnes se réunissent comme l'ont fait les habitants de Pickering, ils ne disposent pas des sommes nécessaires ni des documents de travail ou des études effectuées pour appuyer leur cause comme le font ceux qui ont décidé de construire l'aéroport.

Cela va peut-être à l'encontre de votre notion de gouvernement. Mais il me semble que nous devrions songer à ces procédures adversaires. Nous devrions songer à la possibilité de deux études également prestigieuses ou également subventionnées. Les deux devraient être envoyées au ministre ou à une Commission d'enquête au lieu de soumettre une seule étude au ministre avec l'autre qui est très mal financée.

**M. Marchand (Langelier):** Vous dites qu'aucune étude n'a été effectuée. Pourtant, nous avons examiné un grand nombre de régions autour de Toronto pour établir nos priorités. Après cette initiative, nous avons examiné également le transport de surface (que nous avons appelé une étude «corridor») reliant Toronto à Montréal. Donc tout cela a fait l'objet d'études. Monsieur Sutherland a fait une étude sur le Toronto métropolitain, mais qui ne se rattachait pas nécessairement à l'aéroport. Ce que je veux dire à bon droit c'est que, dès l'instant où l'on effectue des études, il faut donner à la population l'occasion de s'exprimer et de présenter des témoignages qui contrediront le témoignage technique que les experts du gouvernement ont présenté. On pourrait justifier une telle initiative. Vous ne pouvez pas—vous ne voulez pas—m'écouter? Ou...

**M. McRae:** Non, je vous écoute. Allez-y.

**M. Marchand (Langelier):** Non, vous pensez à votre réponse et n'écoutez pas ce que je dis,

**M. McRae:** Non, allez-y.

**M. Marchand (Langelier):** Si la population n'a pas l'occasion de s'exprimer, voire de contredire les études présentées par le gouvernement, elle pourrait être frustrée; mais une fois qu'on lui a donné cette initiative, quelqu'un doit prendre une décision. Cet organisme ne peut pas être autre que le gouvernement; ce ne peut pas être une organisation privée, une maison commerciale même si elle est très compétente. Les gens n'ont pas de recours contre une maison commerciale. Si nous commettons plusieurs erreurs, si la population de l'Île est fâchée contre nous et que la même chose se produise à Pickering ou à Montréal, on en entendra parler un jour; ces gens ont recours. Mais à quel genre de recours avez-vous contre Peat and Marwick de Toronto? Je pense donc...

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Quel recours avez-vous contre la Commission canadienne des transports?

[Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** This is another problem. Yes, there is recourse to me. Sometimes!

**Mr. McRae:** One of the points that bothers me—and I was going to interrupt you at that particular point—was, do the people in opposition, have the funds, the back-up information, the assistance of people to present their case, in the same fashion as the group presenting the opposite case? It is equalizing the thing, that I should like to see.

**Mr. Marchand (Langelier):** Equalized between whom?

**Mr. McRae:** We shall say, between the people and the Department of Transport.

• 1620

**Mr. Marchand (Langelier):** In England, they had at one time a royal inquiry to decide that there should or should not be an airport there. This royal inquiry was independent of the government. The government overruled the royal inquiry because people were not supporting its recommendations. I would be very surprised if any private association has the technical knowledge to contradict this.

Of course if we do not have competent engineers and civil servants, this will show and one day either the civil servants will be changed or the government. I do not think you should remove responsibility from there. We do not want some formula where by the government will be in a position one day to say: I am not responsible for that; it was decided by a body against which you have no recourse. At least against us they have. Just ask our members of Parliament around Pickering and you will see there is recourse.

What is wrong in our procedure, if it is wrong, is we have not allowed people to express their feelings. Somebody should have been there from the Department to answer. When they appeared before the inquiry officer, we were not there to say: no, you are wrong, your figures are wrong.

When they expressed concern about the birds and said that there were more birds in Pickering than there were elsewhere, well, all our studies showed that was not true. The persons who made the study had not advantage or interest in saying that there were more birds in Pickering than anywhere else. You have an officer there who does not know anything about birds and you have somebody who looks in the sky and sees birds, and this is the kind of evidence that was brought before this officer. I do not think that is satisfactory.

We should have technical evidence on it, even findings against the government, but after that the government has to make the decision and has to take the responsibility. If it makes wrong decisions, the normal sanction or finality for that is the election and nothing else.

**Mr. McRae:** I would disagree that the government has to make the decision. I would hope that the government's decisions are always based on full review of the information where the issue is not clouded by a group that basically wants to achieve something and this is all they are interested in.

[Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** Cela, c'est autre chose. Oui, ils peuvent avoir recours contre moi. Parfois!

**M. McRae:** Un des éléments qui m'inquiète—j'allais vous interrompre quand vous avez fait valoir cet argument—c'est le suivant: est-ce que l'opposition a les fonds et les renseignements nécessaires, l'appui de la population pour faire valoir sa cause au même titre que le groupe qui présente l'envers de la médaille? Il devrait y avoir un équilibre.

**M. Marchand (Langelier):** Équilibre entre quelles personnes?

**M. McRae:** Entre la population et le ministère des Transports.

**M. Marchand (Langelier):** Il y avait jadis en Angleterre une Commission royale d'enquête qui décidait s'il fallait construire un aéroport. Cette commission était indépendante du gouvernement. Ce dernier a renversé la Commission royale d'enquête parce que la pollution n'appuyait pas sa recommandation. Je serais très étonné d'apprendre qu'une association privée a les connaissances techniques pour contredire cela.

Bien sûr, si nous n'avions pas d'ingénieurs et de fonctionnaires compétents, il viendrait l'heure où les fonctionnaires ou le gouvernement seraient renversés. Je ne crois pas qu'il faille enlever cette possibilité au gouvernement. Il ne faut pas mettre sur pied une formule qui permette au gouvernement de dire un jour: «Je ne suis pas responsable de cette initiative; c'est un organisme qui a pris cette décision contre lequel vous n'avez pas de recours.» Au moins, la population peut avoir recours contre nous. Demandez-le à nos députés dans la région de Pickering et vous verrez qu'on peut avoir recours contre nous.

Ce qui ne va pas dans notre procédure, c'est que nous n'avons pas permis à la population d'exprimer ses sentiments. Un représentant du ministère aurait dû être là pour répondre à ses questions. Quand des délégués de la population ont comparu devant le commissaire d'enquête, nous n'étions pas là pour leur dire que leurs chiffres n'étaient pas exacts et qu'ils avaient tort.

Quand ils se sont inquiétés au sujet des oiseaux, en déclarant qu'il y avait plus d'oiseaux à Pickering qu'ailleurs, nos études avaient prouvé le contraire. Ceux qui ont effectué ces études n'avaient aucun intérêt à dire qu'il y avait plus d'oiseaux à Pickering qu'ailleurs. Vous avez donc à cet endroit une personne qui ne connaît rien des oiseaux tandis qu'une autre en découvre en examinant le ciel. Et c'est ce genre de témoignages qu'on présente au commissaire. Je ne crois pas que cela soit satisfaisant.

Il faudrait avoir des témoignages techniques à cet égard, voire des conclusions contre le gouvernement, après quoi ce dernier doit prendre la décision et assumer la responsabilité. Si le gouvernement se trompe, la punition normale qui l'attend lui sera infligée le jour de l'élection.

**M. McRae:** Je ne conviens pas avec vous que le gouvernement doit prendre la décision. J'ose espérer que les décisions de l'État sont toujours basées sur un examen complet des renseignements fournis et que la question n'est pas embrouillée par un groupe qui, pour l'essentiel, veut à tout prix accomplir une tâche sans s'intéresser à autre chose.



## [Texte]

**Mr. Marchand (Langelier):** This is a very difficult decision to make, because the politician is making the decision at this stage. Most probably he will not be there when the airport will be completed. There is a 95 or 99.9 per cent chance that in 1980, if Pickering is carried out, I will probably not be there, or surely not Minister of Transport.

Therefore, the civil servants who have the responsibility in that field say: well, we have to do it right now because if we do not do it right now, that means in 1980 we will have a real problem in Toronto, with the population growth. This is a hard decision to make, because when we say that there will be possibly 6 million or 10 million people in Toronto in the year 2000, this is a projection. Something may happen elsewhere and it may decrease instead of increasing, and that means that the whole thing is wrong.

However, these studies are made quite objectively and the government that will take the responsibility not to do it because they are afraid of the reaction of certain groups, well, I think that is taking a damned big responsibility. really, I prefer to be given hell than to take the responsibility of denying to Toronto an airport which she may need and which we think she is going to need very soon. I am not a technician, I must confess, but those who know say even 1980 is really too far and we are already late.

It is going to have an impact on the balance between regions in Canada. You will have things that will happen to Montreal that normally would have happened to Toronto and vice versa. We are now trying to find if we should or should not build the airport. If the people do not want an airport we will save a lot of money and a lot of trouble. On the other hand, people want to travel by plane, and the number is increasing all the time. You cannot have both. And those who just argue and say that maybe we will find new technology, or maybe it will be more practical to use STOL, for example, or trains—if that is true, so much the better. I really do not mind that the Government of Canada lose \$100 million—I do not mind—but what I would mind would be, if it were needed in 1980 and were not there, because we relied on something that did not happen. This is quite a responsible thing but I think it preferable to take the risk of losing the \$100 million than not to have it if needed.

• 1625

The United States of America has this problem right now. There is a report in the hands of the President of the United States, and if you ever read it, you will see what kind of problem, just because they have not done that: have a land bank for airports. Now they will probably have to expropriate communities which are organized and this will have terrible social consequences.

If we have an opportunity of keeping this land bank, it is, of course, going to disturb a few people—there is no doubt about that; and this is something that I do not like and you do not like. But admit that it is different to expropriate, say, 3,000 or 4,000 people, than to expropriate a city of 15,000 people.

**Mr. McRae:** Is there some thought that one would just bank the land for two or three years without actually building?

## [Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** C'est une décision très difficile à prendre parce que c'est le politicien qui la prend à cette étape. Il est à peu près certain qu'il ne sera pas là quand l'aéroport sera terminé. Il y a 95 ou 99.9 p. cent de chance qu'en 1980, si l'aéroport de Pickering est construit, je ne serai plus ici ou je n'occuperai certainement pas le poste de ministre des Transports.

Il faut que les fonctionnaires qui ont assumé cette responsabilité se disent: «Nous devons le faire dès maintenant parce que, dans le cas contraire, Toronto aura en 1980 des difficultés très sérieuses en raison de sa croissance démographique. C'est donc une décision extrêmement difficile à prendre parce que, quand on prédit que Toronto atteindra en l'an 2000 une densité démographique de 6 millions ou de 10 millions de personnes, il s'agit d'une pure extrapolation. D'autres facteurs peuvent entrer en cause ailleurs qui diminueront au lieu d'accroître la densité démographique, donc ces estimations étaient fausses.

Toutefois, ces études sont faites assez objectivement, et le gouvernement qui adoptera l'inertie parce qu'il craint la réaction de certains groupes prend une responsabilité très grave. A vrai dire, je préfère qu'on m'accuse que de prendre la responsabilité de refuser à Toronto l'aéroport dont elle pourra avoir besoin, et cela très bientôt. J'avoue que je ne suis pas un technicien, mais les experts en la matière disent que même le délai de 1980 est trop long et que nous sommes déjà en retard.

Cette décision aura des répercussions sur l'équilibre régional au Canada. Certains événements se produiront à Montréal qui normalement auraient dû se produire à Toronto et vice versa. Donc à l'heure actuelle, nous essayons de savoir s'il est opportun de construire un aéroport. Si la population n'en veut pas, nous économiserons temps et argent. D'un autre côté, la population aime voyager par avion et le nombre va toujours en s'accroissant. Vous ne pouvez pas gagner sur les deux tableaux. Ceux qui prétendent que l'on peut découvrir une nouvelle technologie et qu'il serait peut-être plus pratique d'adopter le système ADAC ou les trains... si cela est vrai, eh bien, tant mieux. Peu m'importe que le Gouvernement du Canada perde 100 millions de dollars mais je me révolterais à l'idée que cet aéroport nécessaire en 1980 n'est pas construit parce que nous avons fondé notre jugement sur des éléments qui ne se sont pas concrétisés. Donc il s'agit d'une responsabilité très grave mais je pense qu'il vaut

mieux courir le risque de perdre 100 millions de dollars que de ne pas avoir un aéroport quand il s'impose.

Les États-Unis d'Amérique doivent faire face à ce problème maintenant. Le président des États-Unis est saisi d'un rapport qui fait état de ce genre de problème parce qu'ils ont refusé de prendre cette initiative: ils ont refusé de créer une banque foncière pour les aéroports. Ils devront probablement exproprier les communautés organisées, ce qui aura de très graves répercussions sociales.

Si nous avons l'occasion de maintenir cette banque foncière, il ne fait aucun doute que cela dérangerait certaines personnes, même si vous et moi le regrettons. Mais vous conviendrez avec moi que l'expropriation de 3,000 ou 4,000 personnes est quelque peu différente de l'expropriation d'une ville de 15,000 personnes.

**M. McRae:** Est-ce qu'on a songé à simplement hypothéquer le terrain pendant deux ou trois années sans procéder à la construction?

[Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** Oh no. For a year, we are going to have this board of examination. Yesterday, in the House, a question was put to me, and I went as far as saying that the board will have the authority to study the whole question of the airport.

We will wait for the results; and if it is proven that this is something which is nonsense, if it is proven that it is going to destroy the environment, and that people would be less happy after that, then why the hell should we build it? I do not know of any government that would be sadistic enough to build airports when people do not want them and they are useless. I am not that kind of person.

**The Chairman:** Mr. Harney.

**Mr. Harney:** Mr. Chairman, if it will not take any time off my questioning period, I would be delighted to tell the Minister of Transport a little story about neutral bodies.

**The Chairman:** I am afraid it will have to come from your 10 minutes.

**Mr. Harney:** Well, perhaps after, then.

Mr. Chairman, the Minister stated in the House yesterday that he could not tell us, before Easter, of the terms of reference and the composition of the board of inquiry.

Est-ce qu'on pourrait lui demander si ça ne vient pas avant Pâques, si au moins ça viendra avant la Trinité.

**M. Marchand (Langelier):** La question est bien légitime, monsieur le président. Mais je ne peux pas vous dire, il faut d'abord négocier, il fallait s'entendre sur les termes. Une fois que c'est défini, il nous faut voir M. Davis, parce qu'il y a une entente formelle avec lui en vue d'une discussion. Est-ce que M. Davis va dire alors: Écoutez, je regrette, prenez vos responsabilités moi, je ne m'en mêle pas. Je ne sais pas. Mais il y a eu une entente selon laquelle on les consulterait au sujet du mandat et au sujet aussi des personnes qui vont faire partie du bureau d'examen.

Alors, cela n'est pas fait, j'espère qu'on va pouvoir le faire très rapidement après Pâques. Maintenant, je ne peux pas vous dire si cela sera fait cinq ou dix jours après Pâques parce que si cela n'arrive pas je sais que vous serez là pour me le rappeler et j'essaie d'éviter cela, autant que possible.

**M. Harney:** Mais la Trinité, c'est soixante jours après Pâques. Pensez-vous qu'on aura cela avant la Trinité?

**M. Marchand (Langelier):** Ah, j'ai bien confiance en la Trinité!

**Mr. Harney:** Mr. Chairman, I understand from the Minister's earlier remarks that the undertaking is quite clear that if this commission finds that the Pickering Airport is not a good thing, as proposed now, the whole thing will be dropped as a project and that, somehow or other, the expropriated land will revert back to the owners of the land. I take it that this is the only recourse?

[Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** Non. Pendant un an la commission d'étude va accomplir sa tâche. Hier, à la Chambre, on m'a posé une question à laquelle j'ai répondu que la commission serait autorisée à étudier l'ensemble de la question de l'aéroport.

Nous attendrons les résultats et s'il est prouvé que ce projet est irrationnel, s'il va détruire l'environnement et que par la suite, la population sera moins heureuse, alors pourquoi, je vous le demande, procéderions-nous à la construction de l'aéroport? Il n'y a pas, que sache, de gouvernement sadique au point de construire des aéroports que les gens ne veulent pas et qui sont inutiles. Je ne suis pas de ceux-là.

**Le président:** Monsieur Harney.

**M. Harney:** Monsieur le président, je ne veux pas épuiser mon temps de parole, j'aimerais bien raconter au ministre des Transports une petite histoire à propos des organismes neutres.

**Le président:** J'ai bien peur que cela ronge vos 10 minutes.

**M. Harney:** Eh bien, je vous la raconterai plus tard.

Monsieur le président, le Ministre a déclaré hier à la Chambre qu'il ne pouvait pas nous dire avant Pâques quels seraient le mandat et la composition de la commission d'enquête.

If he cannot answer before Easter, could he indicate whether we will know if before Trinity?

**Mr. Marchand (Langelier):** This is a very legitimate question, Mr. Chairman. Unfortunately I cannot answer this question because we have to negotiate at the outset. First of all we have to agree on the terms of reference. Once it is established, we have to see Mr. Davis to establish a formal agreement stating that there will be discussions. Will Mr. Davis state then: I am sorry but you must take your responsibilities. I do not want to get involved. I really do not know, but I believe that there was an agreement according to which we would consult with them concerning the terms of reference and the persons as well who are going to form this board of examination.

Indeed, if that is not done, I hope that we will be able to do it very quickly after Easter. I cannot tell you at the outset if this will be done five or ten days after Easter because if this does not happen, I know that you will be there to remind me of it. But I want to avoid this at all costs.

**Mr. Harney:** Yes, but the Trinity Sunday comes 60 days after Easter. Do you think we could have this board before Trinity?

**Mr. Marchand (Langelier):** I truly believe in Trinity Sunday!

**M. Harney:** Monsieur le président, d'après ce qu'a dit le Ministre plus tôt, je crois savoir qu'il s'agit d'une promesse très précise selon laquelle la commission s'engage, si elle découvre que l'aéroport de Pickering n'est pas une initiative heureuse telle qu'on le propose maintenant, à abandonner le projet et qu'elle trouvera les moyens de remettre aux propriétaires le terrain exproprié. Ce serait le seul recours que je sache?



[Texte]

**Mr. Marchand (Langelier):** I do not know what is going to happen. The examination board has been through the whole problem. We may decide there are new facts, things we have not considered enough, things we have not weighed accurately, and that we should not build this kind of an airport there, but as a government we are sure that even if we do not have an international airport in Pickering that this can be used for air service purposes, a STOL program, or something else. The only problem will perhaps be one of noise or of environment, this kind of problem. Right now we need more space in the Toronto region than we have, so we will have to take it somewhere. If the making of an international airport at Pickering constitutes a danger to the environment and embarrassment for the population, then we will probably have to change our plans and say let us not make an international airport. Let us not allow the big aircraft to go there, let us make something else out of it. We are sure, without knowing at this moment, because we are going to appear before this board too. We are interested and we are going to say exactly what we can do with it if we do not make it an international airport, because we will surely need some other mode of transportation.

• 1630

**Mr. Harney:** The Minister is enough of a trade unionist to know the point of my next question. Is this board going to be a form of binding arbitration?

**Mr. Marchand (Langelier):** No.

**Mr. Harney:** No. In other words, the board will merely recommend and then, in the wisdom of the Ministry, it will take its decisions and recommendations and somehow out of it all will emerge a process and a decision with relation to the airport. So, we should not delude ourselves into thinking that the findings of this board will be controlling and definite.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, because I do not think I have the moral right and I do not think the government even has the legal right to say to a board that they are going to decide if an airport is going to be built or not. I think this would entirely destroy the kind of system we have. Of course, if that board recommends that we should not build that airport there, of course it will be a strong argument against our decision, but it will only be a strong argument.

**Mr. Harney:** You referred a moment ago to the proper process, and the proper process involves your making a decision. In the past year or two, with relation to the Pickering airport, we in the Toronto area certainly did hear, particularly from the Government of Ontario, with which you will be in consultation briefly, that the question relating to the need of the airport was a matter to be decided by the federal authorities, by the Federal Ministry of Transport, and they were certainly consulted with regard to the location of the airport and the impact of the airport on urban development and other concerns, but the question of the need was clearly a matter relevant to the federal Ministry. Statements have been made recently by officials of the Department of Transport and Communications to the effect that the airport may not be as needed as was thought about a year or so ago. Indeed, the statement

[Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** Je ne sais pas ce qui se produira. Le Bureau d'examen a analysé l'ensemble du problème. Il se peut qu'on découvre de nouveaux faits, que certains aspects n'ont pas fait l'objet d'une étude assez poussée, que certains éléments n'ont pas été évalués avec exactitude et que nous ne devons pas bâtir ce genre d'aéroport à cet endroit, mais il demeure qu'en tant que gouvernement nous sommes persuadés que même si nous n'avons pas un aéroport international à Pickering on pourra quand même s'en servir pour les services aériens dans le cadre d'un programme ADAC ou d'un autre. Le seul problème qui surgira concernera peut-être le bruit ou l'environnement. À l'heure actuelle, nous avons besoin de plus d'espace dans la région de Toronto et nous devons le trouver quelque part. Si la construction d'un aéroport international à Pickering met en danger l'environnement et gêne la population, il nous faudra probablement changer nos plans et renoncer à l'aéroport international. Nous ne pouvons empêcher les gros avions de se rendre là-bas, mais de s'en servir à d'autres fins. Nous sommes persuadés que nous trouverons une solution qui nous échappe pour l'instant, mais nous saurons bientôt quand nous devrons comparaître devant cette Commission. Nous avons à cœur

de vous dire exactement ce que nous entendons en faire, si ce n'est pas un aéroport international, car nous aurons certainement besoin de modes de transport.

**M. Harney:** Le ministre est suffisamment engagé dans les syndicats professionnels pour reconnaître l'argument de ma prochaine question. Ce Bureau sera-t-il une espèce de tribunal d'arbitrage qui lie les parties?

**M. Marchand (Langelier):** Non.

**M. Harney:** Non. En d'autres termes, le Bureau va uniquement faire des recommandations et, dans toute sa sagesse, le ministère évaluera ses décisions et ses recommandations desquelles découlera un processus ou une décision qui se rapporte à l'aéroport. Donc, nous ne devrions pas nous illusionner au point de croire que les conclusions de ce Bureau seront définitives et déterminantes.

**M. Marchand (Langelier):** Je n'ai pas le droit moral, pas plus que le gouvernement d'ailleurs, d'ordonner au Bureau d'examen de décider si oui ou non la construction d'un aéroport est opportune. Je pense que cela détruirait entièrement notre système. Bien sûr, si ce Bureau recommande qu'il vaut mieux ne pas construire un aéroport à cet endroit, ce sera un argument valable qui s'oppose à notre décision mais uniquement un argument valable.

**M. Harney:** Vous avez parlé il y a un instant d'un procédé pertinent qui met en cause, bien sûr, la prise d'une décision. Depuis un an ou deux, en ce qui concerne l'aéroport de Pickering, les habitants de la région de Toronto ont entendu surtout du gouvernement de l'Ontario, avec lequel il y a eu de brèves consultations, qu'il appartient aux autorités fédérales, plus précisément le ministère fédéral des Transports, de décider de l'opportunité d'un aéroport à cet endroit et on les a certainement consultées à propos de l'endroit de l'aéroport ainsi que sur ses répercussions sur l'expansion urbaine et d'autres facteurs et l'évaluation du besoin relevait nettement du gouvernement fédéral. Ces déclarations récentes ont été faites par les hauts fonctionnaires du ministère des Transports et des Communications portant que l'aéroport n'est peut-être pas aussi nécessaire qu'on l'avait pensé il y a un an. En effet,

[Text]

I refer to is being made by an official who, and I quote, "is carrying out a major survey of general aviation and airport needs in Ontario". So, it appears that the Ontario government does look into the question of need. It does not divorce itself from this consideration completely because it has an official of its Department of Transport...

**Mr. Marchand (Langelier):** Are you speaking about Mr. Carton's statement?

**Mr. Harney:** I am referring to Mr. McCarter's statement.

**Mr. Marchand (Langelier):** Who is Mr. McCarter?

**Mr. Stoner:** He is one of the officials who I think works for Mr. Carton, whom you met about two weeks ago. You asked him about it at the time and Mr. Carton was unaware of this statement, but it was in the papers. I think we all saw it.

**Mr. Marchand (Langelier):** Let us be fair to the provincial government. I do not think the provincial government had to take the responsibility for saying there is a need. Even if I say that I phoned, this would be entirely unfair. They did not have to take this responsibility, this is our responsibility. The only place they shared responsibility with us was in the location. That means that there was discussion with them in relation to location, but with respect to the need, this is our responsibility.<sup>51</sup>

**Mr. Harney:** Yes. It was your responsibility and they need not have gone into the area, but they were certainly looking at the whole question of need, and they now have officials stating that the airport as proposed is not needed and it will likely be the case that the Pickering airport will not go ahead as proposed and that there will be a smaller airport.

• 1635

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Harney, you know enough about human beings. If a civil servant states that he feels the airport is not necessary at this place that does not mean that the provincial government in Ontario has decided that it is not needed.

**Mr. Harney:** I certainly understand the behaviour of civil servants, Mr. Chairman. It was only last Friday that...

**Mr. Marchand (Langelier):** Just like everybody.

**Mr. Harney:** ... the Minister of Transport said that no federal civil servant in his department had been authorized to make statements about the Pickering Airport, and in Saturday morning's paper I read a quotation from a federal civil servant about the Pickering Airport.

**Mr. Marchand (Langelier):** Well, he was not authorized.

**Mr. Harney:** He was not authorized but he made the statement. It is interesting information coming from a man who is very concerned with this area.

**Mr. Marchand (Langelier):** I have been here long enough to know that civil servants are human beings too. They resemble other human beings very much.

[Interpretation]

la déclaration dont je parle, est faite par un fonctionnaire qui, et je cite: «effectue une enquête majeure sur l'aviation en général et sur les besoins de navigation en Ontario». Donc, il semble que le gouvernement de l'Ontario étudie la question des besoins. Il ne rejette pas entièrement cette considération puisque c'est un fonctionnaire du ministère des Transports...

**M. Marchand (Langelier):** Parlez-vous de la déclaration Carton?

**M. Harney:** Je parle de la déclaration de M. McCarter.

**M. Marchand (Langelier):** Qui est M. McCarter?

**M. Stoner:** C'est un des hauts fonctionnaires qui est au service de M. Carton que vous avez rencontré il y a deux semaines environ. Vous lui avez posé cette question à l'époque et M. Carton n'était pas au courant de cette déclaration mais elle avait été mise sur papier. Je pense que nous l'avons toute vue.

**M. Marchand (Langelier):** Soyons justes envers le gouvernement provincial. Je ne pense pas qu'il incombait à ce dernier d'évaluer les besoins. Il serait très injuste d'affirmer que je lui aurais téléphoné. Cette responsabilité n'était pas la leur mais bien la nôtre. Tel partage de responsabilité touchait l'emplacement. Ce qui signifie que nous avons eu des discussions avec eux en ce qui concerne l'emplacement, mais il nous incombait d'établir l'opportunité de cette initiative.

**M. Harney:** Oui. Il nous appartenait de le faire et il n'était aucunement tenu de se rendre dans la région mais ils ont quand même évalué en profondeur cette question des besoins et leur fonctionnaire déclare maintenant que l'aéroport tel que proposé n'est pas nécessaire et qu'il se peut fort bien que le projet de l'aéroport de Pickering ne soit jamais réalisé sous sa forme proposée et qu'il y aura plutôt un petit aéroport.

**M. Marchand (Langelier):** Monsieur Harney vous connaissez l'homme assez bien. Le fait qu'un fonctionnaire déclare que l'aéroport n'est pas nécessaire à cet endroit, ne veut pas forcément dire que le gouvernement provincial d'Ontario a décidé qu'il n'était pas nécessaire.

**M. Harney:** Je comprends très bien le comportement des fonctionnaires, monsieur le président. La semaine dernière seulement...

**M. Marchand (Langelier):** Comme tout le monde...

**M. Harney:** ... le ministre des Transports déclarait qu'aucun fonctionnaire fédéral de son ministère n'avait reçu l'autorisation de faire des déclarations sur l'aéroport de Pickering, et dans le journal de samedi matin, je lisais ce qu'un fonctionnaire fédéral avait à dire sur l'aéroport de Pickering.

**M. Marchand (Langelier):** Eh bien, il n'en avait pas reçu l'autorisation.

**M. Harney:** Peut-être, mais il a fait la déclaration. Ce sont des renseignements intéressants, donnés par une personne qui s'intéresse beaucoup à cette région.

**M. Marchand (Langelier):** Je suis là depuis assez longtemps pour savoir que les fonctionnaires sont aussi des êtres humains. Il ressemblent beaucoup aux autres êtres humains.



## [Texte]

**Mr. Harney:** Mr. Chairman, Vote L30 shows a rather large amount of money, \$157 million, an increase of \$77 million for payments into the revolving fund for the Montreal and Toronto International Airports. Are we to understand that the vast increase of some \$77 million will be applied in the main to the planning and design work and not to the construction ...

**Mr. Marchand (Langelier):** No, not the construction.

**Mr. Harney:** ... of the Pickering Airport. Not a cent will be spent for any construction.

**Mr. Marchand (Langelier):** The main thing will be the acquisition of land.

**Mr. Harney:** The main thing will be the acquisition of land.

How much of this money would be for planning and design work?

**Mr. Stoner:** It is in the table, Mr. Harney. If you look at page 27-44 you will see the figures under Toronto International Airport—No. 2. It shows \$91 million for land acquisition, and there are two other figures shown for consultant fees and design. So it is less than \$30 million for consultant fees and \$91 million for land.

**Mr. Harney:** It is \$91 million for land acquisition which will come out of the \$157 million which we see in Vote L30.

**Mr. Stoner:** Yes, correct.

**Mr. Harney:** I would take it then that there has been a reduction in the normal allocations for the revolving fund for Toronto and Malton. There is a reduction of some kind. If you are only increasing the total by \$77 million ...

**The Chairman:** Mr. Cornblat.

**Mr. I. C. Cornblat (Assistant Deputy Minister, Finance, Ministry of Transport):** Mr. Harney, you would have to look at the bottom of page 27-40.

**Mr. Harney:** That is a new page.

**Mr. Marchand (Langelier):** You did not know that there was a page 27-40?

**Mr. Cornblat:** You will notice a little table at the bottom. Under Total Expenditures it gives \$266.5 million for 1973-74 and \$147 million in 1972-73. Then it has Less Revenues, giving a Net Expenditure of \$224 million in 1973-74, and then it comes down to a total of \$214 million. There is another item at the bottom called Loan Amount Carried Over from previous years. That money was voted by Parliament in previous years but was not spent and therefore the revolving fund allows the government to carry it over to the succeeding year.

**Mr. Harney:** Is any of this money carried over from the preceding year going to be used in the financing of the expropriations?

## [Interprétation]

**M. Harney:** Monsieur le président, le crédit L30 indique un montant plutôt important, 157 millions de dollars, une augmentation de 77 millions de dollars, pour les dépenses de fonctionnement et en capital aux aéroports internationaux de Montréal et de Toronto. Cela veut-il dire que l'importante augmentation de quelques 77 millions de dollars servira surtout à des travaux de planification et de conception et non à la construction.

**M. Marchand (Langelier):** Non, pas à la construction.

**M. Harney:** ... de l'aéroport de Pickering. Pas un sou ne sera affecté à la construction.

**M. Marchand (Langelier):** Cette somme servira surtout à l'acquisition de terrains.

**M. Harney:** A l'acquisition des terrains.

Quelle proportion de cette somme sera réservée aux travaux de planification et de conception?

**M. Stoner:** Cela figure au tableau, monsieur Harney. Regardez à la page 27-45, et vous verrez que la somme affectée à l'aéroport international de Toronto numéro 2 est de 91 millions de dollars pour l'acquisition de terrains et qu'il y a deux autres chiffres pour les honoraires pour les ingénieurs-conseil et la conception. Donc, moins de 30 millions de dollars sont réservés aux honoraires des ingénieurs-conseil et 91 millions de dollars à l'acquisition de terrains.

**M. Harney:** Ces 91 millions de dollars réservés à l'acquisition de terrains font partie des 157 millions de dollars qui figurent au crédit L30.

**M. Stoner:** D'accord.

**M. Harney:** J'en conclus donc que l'on a réduit les sommes normalement affectées au fond de roulement de l'aéroport de Toronto-Malton. Il y a une réduction quelque part. Si on augmente le total que de 77 millions de dollars, ...

**Le président:** Monsieur Cornblat.

**M. I. C. Cornblat (sous-ministre adjoint, Finance, ministère des Transports):** Monsieur Harney, il faudrait que vous regardiez au bas de la page 27-40.

**M. Harney:** Mais c'est une nouvelle page.

**M. Marchand (Langelier):** Vous ne saviez pas qu'il y avait une page 27-40?

**M. Cornblat:** Vous remarquerez qu'il y a un petit tableau en bas. Sous la rubrique: Total des dépenses, on y trouve 266.5 millions de dollars pour 1973-1974 et 147 millions de dollars pour 1972-1973. Il y a ensuite la rubrique «Moins recettes» qui indique une dépense nette de 224 millions de dollars pour 1973-1974, ce qui donne un total de 214 millions de dollars. Une autre rubrique en bas, indique «Montant du prêt reporté» cet argent a été débloqué par le Parlement dans les années précédentes, mais n'a pas été dépensé, et le fond de roulement permet au gouvernement de le reporter à l'année suivante.

**M. Harney:** Une partie de cet argent reporté de l'année précédente servira-t-il au financement des expropriations?

[Text]

**Mr. Cornblat:** If Parliament votes it, yes.

**Mr. Harney:** If Parliament votes it. Is there a vote attached here?

**Mr. Stoner:** There is an amount marked for the expropriation of land. There is an amount marked for the land acquisition as such. It goes into the revolving fund and it is very hard to tell the dollars from the dollars. A revolving fund is accumulated money.

**Mr. Harney:** It is a very handy kind of fund, is it not?

**Mr. Marchand (Langelier):** Oh yes, especially at election time.

**Mr. Harney:** So what we have here is money voted in the past being used for a new project.

**Mr. Cornblat:** Except that the revolving fund is an appropriation just like any other kind of appropriation which must be voted by Parliament, and Vote L30 is calling up \$157 million.

• 1640

**Mr. Harney:** Mr. Chairman, on this very point, in the past it was understood that the revolving fund had to do with the Montreal and Toronto International Airports and was to be spent for the upkeep and necessary changes to those particular airports.

**Mr. Cornblat:** No, the revolving fund is applied to the existing airports at Montreal and Toronto, Dorval and Malton, and to the airport being built at Montreal and to the planned new airport at Toronto.

**Mr. Harney:** And this was in the original vote, establishing this revolving fund?

**Mr. Cornblat:** No, it was not in the original vote because the original vote went back to 1969-70, but it was in last year's Estimates and in the previous year's Estimates.

**Mr. Harney:** So at some stage or other . . .

**The Chairman:** This is your last question, Mr. Harney. I have been very generous with you, make it brief.

**Mr. Harney:** I still have not told my story, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We will have to wait in anticipation in hopes the Committee will give you another opportunity.

**Mr. Harney:** They just might. Mr. Chairman, my last question is just to make this absolutely clear. It is the case then that none of the money to be used for expropriations in the Pickering area particularly—none of this money has failed to receive direct and specific parliamentary approval to that end?

**Mr. Cornblat:** The moneys that are included in the 1973-74 Estimates for Pickering, including expropriation, are included in the \$157.6 million in Vote L30, subject to Parliament's approval.

**Mr. Harney:** That is not the answer, but it is . . .

**Mr. Marchand (Langelier):** It will be the answer once you have voted for it.

[Interpretation]

**M. Cornblat:** Si le Parlement en décide ainsi, oui.

**M. Harney:** Si le Parlement en décide ainsi. Y a-t-il un crédit qui correspond à cela.

**M. Stoner:** Il y a un montant prévu pour l'expropriation de terrain. Il y a un montant affecté à l'acquisition de terrains. Il fait partie du fond de roulement donc, très difficile de définir les diverses origines. Un fond de roulement est de l'argent accumulé.

**M. Harney:** C'est un fond très utile, n'est-ce pas?

**M. Marchand (Langelier):** Oui, bien sûr surtout au moment des élections.

**M. Harney:** Ce sont donc des crédits votés précédemment qui servent à un nouveau projet.

**M. Cornblat:** Sauf que le fond de roulement a été affecté comme n'importe quel autre crédit que le Parlement doit voter, et que le crédit L30 représente 157 millions de dollars.

**M. Harney:** Monsieur le président, il avait été plus ou moins entendu que ce fond était destiné aux travaux d'entretien et de rénovation des aéroports internationaux de Montréal et de Toronto.

**M. Cornblat:** Non, ce fond est destiné aux aéroports Dorval et Malton et aux deux autres qui sont ou qui seront encore construits à Montréal et à Toronto.

**M. Harney:** Est-ce que ce fond avait été prévu dans le premier crédit?

**M. Cornblat:** Non, car ce crédit avait déjà été instauré en 1969-1970, mais il se trouve depuis deux exercices déjà dans les prévisions budgétaires.

**M. Harney:** A un moment ou à un autre . . .

**Le président:** C'est votre dernière question, monsieur Harney. Soyez bref, j'ai été très généreux avec vous.

**M. Harney:** Je ne vous ai encore rien dit de toute cette histoire, monsieur le président.

**Le président:** Nous allons l'attendre en espérant que le Comité vous en donnera l'occasion.

**M. Harney:** Il faudra bien. J'espère tirer les choses absolument au clair avec ma dernière question, monsieur le président. Est-ce vrai que toutes les sommes utilisées dans le cadre des expropriations des propriétaires dans la région de Pickering surtout ont été directement et spécifiquement approuvées par le Parlement?

**M. Cornblat:** Tous les fonds destinés par le budget 1973-1974 à Pickering, donc également l'argent nécessaire pour les expropriations, sont compris dans le total de 157.6 millions de dollars du crédit L30 qui doit être approuvé par le Parlement.

**M. Harney:** Ce n'est pas une réponse, c'est très . . .

**M. Marchand (Langelier):** Ce sera la réponse une fois que vous aurez approuvé le crédit.



## [Texte]

**Mr. Harney:** Do not pass "Go" and collect \$200.

**The Chairman:** The Chair understands the perplexity of the answer, Mr. Harney. My next questioner is Mr. Atkey.

**Mr. Atkey:** Mr. Minister, I want to establish fairly early on in the game that every time in these Estimates you refer to Toronto International Airport No. 2 you are referring to the Toronto International Airport No. 2 at Pickering. Is that correct?

**Mr. Marchand (Langelier):** No. It depends, if you speak of the Terminal No. 2 at Malton or ... because I think we refer to Pickering.

**Mr. Atkey:** No, on page 27-44 ... Throughout, these Estimates refer to Toronto International Airport No. 2. Does that mean Toronto International Airport No. 2 at Pickering?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, this is Pickering. Just above that you have Toronto International Airport Malton, Air Terminal Building No. 2, this is Malton.

**Mr. Atkey:** No.

**Mr. Marchand (Langelier):** No?

**Mr. Atkey:** I am referring to page 27-44 ...

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Atkey:** ... where you give major capital projects from your airport revolving fund.

**Mr. Marchand (Langelier):** We are on the same page.

**Mr. Atkey:** The last three lines of that particular statement refer to Pickering.

**Mr. Marchand (Langelier):** So this is Pickering.

**Mr. Atkey:** That is correct?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Atkey:** Therefore, you would suggest that when we go back to Vote L30 at page 27-22, you are dealing with:

Advances in the current and subsequent fiscal years for operating and capital purposes at Montreal and Toronto International Airports and the new airports planned for those areas ...

That again would include Pickering?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Atkey:** Very well. As I understand the airport revolving fund, it was set up in 1969 and was given parliamentary sanction at that time by an appropriation act and by the same legislation the controlling provision of Parliament in the Financial Administration Act which gave Parliament control over that airport revolving fund was repealed by the same legislation in 1969. So in effect, the airport revolving fund operates quite independently of parliamentary control except for the moneys that are voted such as in L30 year to year as further advances to that fund. Is that correct?

## [Interprétation]

**M. Harney:** Ne passez-pas «départ», vous touchez \$200.

**Le président:** La présidence saisit le caractère perplexe de la réponse, monsieur Harney. La parole est à M. Atkey.

**M. Atkey:** Monsieur le ministre, il serait bon d'établir une chose dès le départ. Chaque fois qu'il est question de l'aéroport international numéro 2 de Toronto dans les prévisions budgétaires on pense à l'aéroport de Pickering, n'est-ce pas?

**M. Marchand (Langelier):** Non. Parfois, on parle du terminus numéro 2 à Malton. Je pense qu'il est toujours dit en toute lettre lorsqu'il s'agit de Pickering.

**M. Atkey:** Non, regardez la page 27-44. Partout dans ces prévisions il est question de l'aéroport international numéro 2 de Toronto. Est-ce que cela signifie l'aéroport international numéro 2 à Pickering?

**M. Marchand (Langelier):** Oui, il s'agit de Pickering. Au-dessus vous avez l'aérogare numéro 2 de l'aéroport international de Toronto-Malton.

**M. Atkey:** Non.

**M. Marchand (Langelier):** Non?

**M. Atkey:** Je parle de la page 27-44.

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Atkey:** Où se trouve le programme des travaux d'aéroport qui seront couverts par le fond renouvelable?

**M. Marchand (Langelier):** C'est exactement la même page.

**M. Atkey:** Les trois dernières lignes de cette énumération concernent Pickering.

**M. Marchand (Langelier):** C'est donc pour Pickering.

**M. Atkey:** Est-ce juste?

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Atkey:** Retournons à la page 27-22 où se trouve le crédit L30 destiné aux:

Avances, au cours de la présente année financière et des années subséquentes, pour les dépenses de fonctionnement et en capital aux aéroports internationaux de Montréal et de Toronto et aux nouveaux aéroports prévus pour ces régions ...

Est-ce que cela concerne également l'aéroport de Pickering?

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Atkey:** Très bien. Si je comprends bien, le fond renouvelable a été créé en 1969 et approuvé dans la même année par le Parlement sous forme d'une loi portant affectation de crédits qui abrogeait certaines dispositions de la Loi sur l'administration financière qui donnait le contrôle de ce fond au Parlement. Ceci a eu pour effet que le fond renouvelable pour les aéroports n'est soumis au contrôle parlementaire que dans la mesure qu'il doit approuver les avances faites tous les ans au titre du crédit L30. Est-ce juste?

[Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** That means you cannot spend any of the money in the revolving fund if it is not voted here.

• 1645

**Mr. Atkey:** That is correct. But once Parliament has given approval on a vote "L", in this or previous years, that money is in the fund and can be spent for a particular project.

**An hon. Member:** Yes, that is right.

**Mr. Atkey:** So I go back to . . .

**Mr. Marchand (Langelier):** The project that is specified here.

**Mr. Atkey:** I appreciate that; but we have agreed that Vote L30 could include Pickering.

**Mr. Marchand (Langelier):** Oh, yes.

**Mr. Atkey:** Now we go back to the year 1970. I am looking at the first consolidated statement of operations of the airport revolving fund in 1970; this is taken from Public Accounts Volume 2 in the year 1970 for the fiscal year ending March 31, 1970. I am looking at capital expenditures on that statement; I see the notation "Toronto International Airport," and there is a capital expenditure of some \$6 million. Then there is Toronto International Airport number 2, and there is a capital expenditure of \$111,000 at that time.

That was in 1970. Obviously you had not determined on the location of Toronto International Airport number 2, but was there some indication that you had pretty well made up your mind that there was going to be a second Toronto international airport? And you were spending money on consultants' fees?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes. The department thought, at that moment, a new airport would be needed in the Toronto region.

**Mr. Atkey:** Fine. Taking into account consultants' fees, any money spent on payment for property, construction, or design of any sort, how much money has been expended, to the present, from the airport revolving fund for the Pickering airport?

**Mr. Marchand (Langelier):** Pickering itself? I do not know.

**Mr. Atkey:** No, Toronto International Airport number 2 at Pickering.

**Mr. Cornblat:** You mean going right back to the beginning?

**Mr. Atkey:** Right.

**Mr. Stoner:** Could I try to answer that question? I think it would be very hard to pinpoint. The money that has been spent to date, has been spent in connection with the studies that were looking at all of the sites and that resulted in the selection of Pickering. The amount that is shown now, in the new vote for land acquisition, is the first specific amount pointed at Pickering. Pickering was part of the ongoing studies, in which we looked at Malton and four or five other sites of which you are aware.

[Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** Ce qui signifie que ce crédit doit être approuvé avant que l'on ne puisse se servir du fond renouvelable.

**M. Atkey:** C'est juste. Une fois que le Parlement a approuvé un crédit «L», que ce soit au cours de l'exercice actuel ou précédent, cet argent est néanmoins transféré à ce fonds et peut être dépensé pour n'importe quel projet.

**Une voix:** C'est juste.

**M. Atkey:** Je reviens donc . . .

**M. Marchand (Langelier):** Ce projet doit se trouver inscrit dans la liste des travaux.

**M. Atkey:** Oui, mais nous sommes convenus que le crédit L30 peut également couvrir l'aéroport de Pickering.

**M. Marchand (Langelier):** Oh oui, c'est vrai.

**M. Atkey:** Revenons à l'année 1970. Je suis entrain de regarder le premier bilan consolidé de l'exploitation du fonds renouvelable pour les aéroports en 1970. Je vous réfère au deuxième volume des Comptes publics pour l'exercice se terminant le 31 mars 1970. Je vois la somme d'environ \$6 millions de dollars à la rubrique des travaux d'équipement je vois le nom de «Aéroport international de Toronto». Ensuite, il y a une dépense de \$111,000 pour l'aéroport international de Toronto, numéro 2.

C'était en 1970. Vous n'aviez visiblement pas encore déterminé l'emplacement du deuxième aéroport international de Toronto, mais saviez-vous déjà plus ou moins qu'il y en aurait un? Avez-vous dépensé de l'argent pour payer des conseillers?

**M. Marchand (Langelier):** Oui. Le ministère était d'avis que l'on aura besoin d'un autre aéroport dans la région de Toronto.

**M. Atkey:** Bien. Combien d'argent a-t-on pris du fonds renouvelable pour payer des conseillers, acheter des terrains, entreprendre des travaux de construction ou faire faire des plans en vue de la construction de l'aéroport de Pickering?

**M. Marchand (Langelier):** Parlez-vous uniquement de Pickering? Je l'ignore.

**M. Atkey:** Non, je parle de l'aéroport international de Toronto numéro 2, à Pickering.

**M. Cornblat:** Vous voulez savoir le montant total—depuis le début?

**M. Atkey:** C'est cela.

**M. Stoner:** Puis-je intervenir? Je crois qu'il serait difficile d'établir ce montant. L'argent que nous avons utilisé jusqu'à ce jour a été dépensé pour payer les études de terrain que nous avons faites avant de choisir l'emplacement à Pickering. Le montant qui se trouve actuellement dans les prévisions et qui est destiné à couvrir les frais d'acquisition de terrains est le premier à être spécifiquement destiné à Pickering. Vous savez que nous avons étudié quatre ou cinq autres emplacements dans la région de Malton avant de choisir Pickering.



## [Texte]

**Mr. Atkey:** Bear with me a minute, Mr. Chairman.

**The Chairman:** It is your minute.

**Mr. Atkey:** Therefore, if I can be perfectly clear on this, you spent absolutely no money, prior to this estimate, on land acquisition at Pickering or thereabouts, to your knowledge?

**Mr. Cornblat:** At this time?

**Mr. Atkey:** Yes.

**Mr. Cornblat:** Nothing has been spent on expropriation at Pickering.

**Mr. Atkey:** How much money, to date, has been spent on consultants' fees related to Toronto International Airport number 2?

**Mr. Stoner:** That goes back about four years. We could get you that figure very quickly.

**Mr. Atkey:** Would it be fair to suggest that they are something in the order of \$20 million? Can we get those figures?

**Mr. Cornblat:** Yes, we can get those figures.

**Mr. Atkey:** Can you give me a range? Have you any idea?

**Mr. Marchand (Langelier):** I can surely not give you a range.

**Mr. Stoner:** It would be closer to Mr. Hollands' \$1 million than to your \$20 million.

**Mr. Atkey:** And this has been spent from the airport revolving fund?

**Mr. Stoner:** That is correct.

**Mr. Atkey:** Are you perfectly happy with your answer that all the money to be spent on the acquisition of land at Pickering will really be from moneys advanced to the airport revolving fund from Vote L30?

**Mr. Marchand (Langelier):** That is where the money will come from.

**Mr. Atkey:** At least for this year?

**Mr. Cornblat:** There is no question about that; there is no other place. There is no source of funds other than the revolving fund.

**Mr. Atkey:** What about the profits that are generated at Dorval and Malton and also go into the airport revolving fund?

**Mr. Cornblat:** They go back to the Consolidated Revenue Fund.

**Mr. Atkey:** Has that taken place? I am sorry, I did not hear your answer.

**Mr. Cornblat:** Yes. Every new project has to be financed, initially, by a loan.

## [Interprétation]

**M. Atkey:** Donnez-moi encore une minute, monsieur le président.

**Le président:** Très bien.

**M. Atkey:** Je voudrais que les choses soient parfaitement claires. Vous n'avez donc encore rien dépensé et l'inscription de ce crédit pour l'acquisition de terrains sera le premier crédit budgétaire destiné à Pickering.

**M. Cornblat:** Vous voulez dire que rien n'a encore été dépensé jusqu'à maintenant?

**M. Atkey:** Oui.

**M. Cornblat:** Rien n'a encore été dépensé pour exproprier les propriétaires de Pickering.

**M. Atkey:** Combien d'argent avez-vous dépensé jusqu'à maintenant en honoraires de conseillers dans le cadre de votre projet de construction de l'aéroport international de Toronto—numéro 2?

**M. Stoner:** Cela date d'il y a quatre ans environ. Nous pourrions vous fournir ce chiffre très rapidement.

**M. Atkey:** Est-ce qu'il s'agit d'un montant d'environ 20 millions de dollars? Pouvons-nous obtenir ce chiffre?

**M. Cornblat:** Oui.

**M. Atkey:** Pouvez-vous nous indiquer un ordre de grandeur? En avez-vous une idée?

**M. Marchand (Langelier):** Je ne pourrais pas vous indiquer un ordre de grandeur.

**M. Stoner:** Ce montant se rapprochera plutôt de celui de 1 million de dollars que vient de citer M. Holland que de vos 20 millions de dollars.

**M. Atkey:** Cet argent provenait-il du fonds renouvelable?

**M. Stoner:** C'est juste.

**M. Atkey:** Est-ce que vous êtes réellement satisfait de votre réponse, disons que la totalité de l'argent que vous allez dépenser pour l'acquisition de terrains à Pickering proviendra des avances au fonds renouvelable pour les aéroports qui se trouvent au crédit L30?

**M. Marchand (Langelier):** L'argent viendra de là.

**M. Atkey:** Au moins au cours de l'exercice actuel?

**M. Cornblat:** Il n'y a pas d'alternative, il n'y a pas d'autres endroits. Le fonds renouvelable est la seule source d'argent.

**M. Atkey:** Qu'en est-il des profits réalisés à Dorval et à Malton qui vont également au fonds renouvelable pour les aéroports?

**M. Cornblat:** Ils sont transférés au fonds de revenus consolidés.

**M. Atkey:** Ce transfert a-t-il déjà eu lieu? Je m'excuse, je n'ai pas entendu votre réponse.

**M. Cornblat:** Oui. Au début, tout projet doit être financé par un prêt.

[Text]

**Mr. Atkey:** So, in effect, your airport revolving fund is broken up into separate categories. You will have a separate category for Pickering, a separate category for Malton, a separate category for Dorval, a separate category for Mirabel; and we can get an accounting with respect to each of those projects within the context of the airport revolving fund.

**Mr. Cornblat:** Yes. Otherwise we should have no control whatsoever.

**Mr. Stoner:** That is correct.

**Mr. Atkey:** And there is absolutely no question of profits or revenues generated at Dorval or Malton going into the Pickering project—either now or in the future.

• 1650

**The Chairman:** Excuse me, did you record that answer? Will you record that answer verbally, the negative shake of the head?

**Mr. Cornblat:** No, no, it was an affirmative shake of the head.

**The Chairman:** Right, I am sorry.

**Mr. Huck:** Mr. Chairman, the excess of revenue over expenditures in the revolving fund remain in the fund and it just means that the amount of loan money that you require is that much reduced.

**Mr. Atkey:** If what you are saying is true, then it is possible to take the revenues from one project and dole them into another.

**Mr. Huck:** No, it is not, no. The revenues are mpt specifically allocated . . .

**Mr. Atkey:** Does the money stay in the airport revolving fund or does it go back to the Consolidated Revenue Fund, that is the answer I want.

**Mr. Cornblat:** The directive of the Treasury Board is that the surplus is to be returned to the Consolidated Revenue Fund.

**Mr. Atkey:** The surplus of what?

**Mr. Cornblat:** That surplus—let us say of Malton or Dorval—must go back to the Consolidated Revenue Fund. It is not being used to fund the construction of Mirabel or Toronto No. 2 and will not be used.

**The Chairman:** Your last question.

**Mr. Atkey:** Mr. Minister, I have read carefully most of the MOT documents which were released to the public last summer. I have read the Swackhammer Report which was the inquiry under the Expropriation Act and many of the submissions made to that inquiry. I read carefully your statement of January 30. I attended the briefing which you so kindly set up for Members of Parliament on January 25. I read your very detailed response to synopsis report of the hearing officer which was, in effect, your department's answer to the Swackhammer hearing.

While we welcome the independent study which you have indicated you are prepared to proceed with one you can get the details set, I must say that we in our party, at least, are not yet convinced that the need for a second airport has been clearly demonstrated, based on all the evidence which is a matter of public record. Is there any additional evidence that you, your officials or your consultants can place before this Committee which will justify your decision to build a second international airport at Toronto?

[Interpretation]

**M. Atkey:** Votre fonds renouvelable est donc divisé en plusieurs groupes. Il y a probablement un fonds pour Pickering, un autre pour Malton, pour Dorval et pour Mirabel. Tous les projets entrepris avec l'argent du fonds renouvelable sont donc comptabilisés séparément.

**M. Cornblat:** Oui. Autrement, nous n'aurions aucune possibilité de contrôle.

**M. Stoner:** C'est juste.

**M. Atkey:** A aucun moment, les profits ou revenus réalisés à Dorval ou à Malton ne pourront être utilisés pour le projet de Pickering.

**Le président:** Avez-vous enregistré cette réponse? Voulez-vous signifier verbalement cette réponse négative?

**M. Cornblat:** Non, je faisais le signe oui.

**Le président:** Excusez-moi.

**M. Huck:** Monsieur le président, l'excédent des recettes du fonds renouvelable y reste inscrit et cela signifie simplement que les emprunts que vous serez obligés de faire seront réduits d'autant.

**M. Atkey:** Si ce que vous dites est vrai, alors il est possible de prendre les recettes d'un projet et de les affecter à un autre.

**M. Huck:** Non, ce n'est pas le cas. Les revenus ne sont pas spécifiquement alloués.

**M. Atkey:** Ce que je veux savoir c'est si cet argent reste dans le fonds renouvelable ou s'il retourne au Fonds consolidé.

**M. Cornblat:** La directive du Conseil du Trésor veut que l'excédent retourne au Fonds consolidé.

**M. Atkey:** L'excédent de quoi?

**M. Cornblat:** Que l'excédent—disons, de Malton ou Dorval—doit revenir au Fonds consolidé. Il ne peut être utilisé pour financer la construction de Mirabel ou de Toronto n° 2.

**Le président:** Votre dernière question.

**M. Atkey:** Monsieur le ministre, j'ai lu attentivement la plupart des documents MOT qui ont été publiés l'été dernier. J'ai lu le rapport Swackhammer, c'est-à-dire l'enquête faite en vertu de la Loi sur les expropriations et la plupart des soumissions faites à l'occasion de cette enquête. J'ai lu attentivement votre déclaration du 30 janvier et j'ai assisté au briefing que vous avez bien voulu organiser à l'intention des députés le 25 janvier. J'ai lu votre réponse très détaillée au rapport synoptique de l'agent responsable des auditions et qui constitue en fait la réponse de votre Ministère au rapport Swackhammer.

Bien que nous attendions avec impatience l'étude indépendante que vous êtes prêts à commanditer une fois que les détails auront été mis au point, je dois dire que notre parti n'est pas encore convaincu de la nécessité d'un deuxième aéroport d'après tout ce qui ressort des documents publics. Avez-vous connaissance de faits supplémentaires, que vos fonctionnaires ou vos experts pourraient soumettre au Comité, qui justifieraient votre décision de construire un deuxième aéroport international à Toronto?



[Texte]

**Mr. Marchand (Langelier):** I know the attitude of your party and your party has to take its own position. That is normal and I have no complaint about that; that is fair enough. We have to work on projections . . .

**Mr. Blenkarn:** Mr. Chairman, on a question of privilege.

**The Chairman:** Mr. Blenkarn.

**Mr. Blenkarn:** I personally am not entirely in agreement with Mr. Atkey that this is a total party position. We are inquiring into the need for this airport; part of the reason we are here today is to do that, but to say absolutely we are not in favour of any airport is not quite the position of our party.

**The Chairman:** Mr. Blenkarn, you are questioning the Minister's interpretation of your party's position and that is all. You can have your disagreement with Mr. Atkey as long as you like, but it is really not a question of privilege.

**Mr. Atkey.**

**Mr. Atkey:** Can the Minister complete his answer to my question?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes. We decided last year, about six months ago, that Toronto would need an airport in 1978 or 1980. Of course, this was based on facts, projections and trends, and you may . . .

**Mr. Atkey:** If I can interrupt you. I know all that. I really want to know whether you have any further evidence, and it seems to me that you can spare yourself a long and detailed answer by saying, "yes" or "no".

**Mr. Marchand (Langelier):** If you want a short answer, no. We were satisfied and we believe we were responsible when we took this decision. We thought, and we still think, that we have all the evidence that would justify the establishment of a new airport at Pickering.

**Mr. Atkey:** There is no further evidence other than what has been made available to the Opposition and to the public. Your case rests on that. That is all I want from you at this time.

**Mr. Marchand (Langelier):** Some of the figures on which the judgments were based are now a year or two years old; possibly some adjustments may be made.

**Mr. Atkey:** Has that happened?

• 1655

**Mr. Marchand (Langelier):** No, we are not the ones who decided that we should postpone it for a year. It is because some people contend that we have not been careful enough and they want to present new evidence. And we say, "O.K. we are going to listen to you."

**Mr. Atkey:** No, but I am asking about your evidence?

**Mr. Marchand (Langelier):** I told you, no.

[Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** Je connais la position adoptée par votre parti à ce sujet. C'est normal et je ne trouve rien à y redire. Il nous faut travailler à partir de prévisions.

**M. Blenkarn:** Monsieur le président, j'ai une question de privilège.

**Le président:** Monsieur Blenkarn.

**M. Blenkarn:** Je ne suis pas d'accord avec M. Atkey lorsqu'il dit que c'est la position générale du parti. Nous cherchons à déterminer la nécessité de cet aéroport et la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui est précisément de faire cela. Mais de dire que nous sommes absolument contre la construction de tout aéroport ne traduit pas tout à fait la position de notre parti.

**Le président:** Monsieur Blenkarn, vous attaquez l'interprétation que le ministre fait de la position de votre parti, c'est tout. Vous pouvez ne pas être d'accord avec M. Atkey mais ce n'est certainement pas une question de privilège.

Monsieur Atkey.

**M. Atkey:** Le ministre pourrait-il achever sa réponse à ma question?

**M. Marchand (Langelier):** Oui. Nous avons décidé l'année dernière, il y a environ 6 mois, que Toronto aurait besoin d'un aéroport d'ici 1978 ou 1980. Bien sûr, cette décision est basée sur des faits, des prévisions et des tendances et l'on pourrait . . .

**M. Atkey:** Excusez-moi de vous interrompre. Je sais tout cela. Je voudrais savoir si vous avez connaissance de données supplémentaires et vous pouvez épargner beaucoup de temps en répondant simplement par oui ou par non.

**M. Marchand (Langelier):** Si vous voulez une réponse brève, c'est non. Nous avons pris notre décision en toute connaissance de cause. Nous pensions, et nous penserons toujours, que les données dont nous disposons justifient la construction d'un nouvel aéroport à Pickering.

**M. Atkey:** Vous ne disposez pas d'autres données que celles qui ont été portées à la connaissance de l'opposition et du public. C'est tout ce que je voulais savoir pour l'instant.

**M. Marchand (Langelier):** Certains des chiffres sur lesquels nous avons basé notre décision sont maintenant vieux d'un ou deux ans; peut-être pourrait-on apporter certains ajustements.

**M. Atkey:** L'a-t-on fait?

**M. Marchand (Langelier):** Non, ce n'est pas nous qui avons décidé de retarder le projet d'un an. C'est parce que certains ont avancé que nous n'avons pas été suffisamment prudents et qu'on veut nous présenter de nouvelles données. Nous avons dit: «D'accord, nous vous écouterons.»

**M. Atkey:** Non, je vous demande si vos données ont été mises à jour?

**M. Marchand (Langelier):** Je vous ai dit, non.

[Text]

**Mr. Atkey:** Fine. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Atkey, I think the Chair has been generous with you. Mr. Blenkarn.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Chairman, I understood we were going to talk about Vancouver before we got on to Pickering; we seem to have left Vancouver...

**The Chairman:** I am sorry but I did not know, Mr. Blenkarn, that you wanted to ask questions about Vancouver.

**Mr. Blenkarn:** ... and I did want to ask some questions about Vancouver.

**The Chairman:** Let us go back to Vancouver then. It does not take us long, so long as we do it in thought only.

**An hon. Member:** A free ride!

**Mr. Blenkarn:** All right. Mr. Minister, you are making a very significant increase in the size of the airport in Vancouver. Do I understand correctly that you propose to twin the runways there?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Blenkarn:** Will you then have two sets of twin runways?

**Mr. Marchand (Langelier):** No. There will be one set of runways. One major runway is to be added.

**Mr. Blenkarn:** One major runway added.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, and it is partly urgent in Vancouver because there is only one runway used by the large aircraft. I am told that in 1976 this runway will have to be rebuilt, at least partially, and if the other one is not built, it might mean that we will have to paralyze the airport for a while.

**Mr. Blenkarn:** In other words, the changes at Vancouver are not as a result of the growth in passenger traffic, is that right?

**Mr. Marchand (Langelier):** Oh, yes. True, definitely.

**Mr. Blenkarn:** What is the growth pattern in passenger traffic at Vancouver?

**Mr. Marchand (Langelier):** This, I do not...

**Mr. Stoner:** The figures, Mr. Minister, are slightly in excess of 2 million passengers at the present time. Air traffic figures generally at our major airports are increasing at a rate of about 10 per cent per year. I could get the precise figures for Vancouver...

**Mr. Blenkarn:** You are saying then to the committee that with 2 million passengers you must double your runway capacity. Is that correct?

**Mr. Marchand (Langelier):** Will you repeat the question?

**Mr. Blenkarn:** You, in effect, are doubling your runway capacity at Vancouver to handle just 2 million passengers.

[Interpretation]

**M. Atkey:** Très bien, je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Atkey, je pense avoir été très généreux avec vous. Monsieur Blenkarn.

**M. Blenkarn:** Il me semblait, monsieur le président, que nous allions parler de Vancouver avant Pickering et nous semblons avoir oublié Vancouver...

**Le président:** Je regrette, mais je ne savais pas que vous vouliez poser des questions au sujet de Vancouver.

**M. Blenkarn:** Je voulais poser des questions au sujet de Vancouver.

**Le président:** Revenons-en donc à Vancouver. Cela ne nous prend pas longtemps, aussi longtemps que nous ne le faisons par la pensée seulement.

**Une voix:** Un voyage gratuit.

**M. Blenkarn:** Très bien. Monsieur le ministre, vous voulez accroître de façon substantielle l'importance de l'aéroport de Vancouver. Est-il exact que vous envisagez de dédoubler les pistes?

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Blenkarn:** On n'aura donc que deux ensembles de pistes jumelles?

**M. Marchand (Langelier):** Non. On aura un ensemble de pistes. On va construire une nouvelle grande piste.

**M. Blenkarn:** Une grande piste supplémentaire.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, et c'est urgent parce qu'à Vancouver les grands avions ne peuvent utiliser qu'une seule piste. On me dit que celle-ci devra être reconstruite, du moins partiellement, en 1976, et que si l'on n'en construit pas d'autres d'ici là, cela pourrait paralyser l'aéroport pendant un certain temps.

**M. Blenkarn:** En d'autres termes, cette décision n'est pas basée sur l'augmentation du trafic de passagers, n'est-ce pas?

**M. Marchand (Langelier):** Non. Sans aucun doute.

**M. Blenkarn:** Quel est le taux de croissance du trafic de passagers à Vancouver?

**M. Marchand (Langelier):** Je ne sais pas...

**M. Stoner:** Monsieur le ministre, à l'heure actuelle, l'aéroport accueille légèrement plus de 2 millions de passagers. Le chiffre des passagers dans les principaux aéroports augmente de façon générale de 10 p. 100 par an. Je pourrais rechercher le chiffre précis pour Vancouver...

**M. Blenkarn:** Vous dites donc qu'avec 2 millions de passagers, il vous faut doubler la capacité des pistes. Est-ce exact?

**M. Marchand (Langelier):** Voulez-vous répéter votre question?

**M. Blenkarn:** En fait, vous doublez la capacité de l'aéroport de Vancouver pour seulement 2 millions de passagers.



[Texte]

**Mr. Stoner:** I am sorry, it is 2.97 million.

**Mr. Marchand (Langelier):** No; there is an increase of 10 per cent a year for five years. This runway will not be ready anyhow before 1976 and now I wonder whether we can do it for 1976. At that time it will no longer be a 10-per-cent increase but 30 or 40 per cent. If we build a new runway, it is not only to take into account the needs for the year it is opened; we have at least to foresee a few years ahead. I do not think we are overbuilding runways in Vancouver.

**Mr. Blenkarn:** You are doubling your capacity at Vancouver. How long do you expect the double capacity to last at Vancouver?

**Mr. Marchand (Langelier):** Normally, if you take into account the percentage increase, we are good up to 1980, at least. After that what is going to happen? Well, I do not know. Maybe we will need more space but maybe technology will help us and maybe we will have enough room; I do not know.

**Mr. Blenkarn:** Your estimate then is a 10-per-cent growth in passenger traffic at Vancouver every year. Is that borne out in your growth rate at Toronto?

**Mr. Marchand (Langelier):** It is a little bit worse or better; it depends from what angle you look at the problem.

**Mr. Stoner:** All the projections made in the past have always been on a less buoyant side; in other words, in the last 10 years everybody's forecast has been surpassed. I do not know whether that trend will continue but on that basis, the 10 per cent would be on the low side.

**Mr. Blenkarn:** What was your traffic in 1972 at Toronto compared to 1971?

**Mr. Stoner:** Toronto was 6.9 in 1971. Have you got the 1972 figures? I am sure we have had at least a 10 per cent growth.

**Mr. Cornblat:** They are not in yet, Gerry.

**Mr. Blenkarn:** What was the growth between 1970 and 1971? Have you got those handy?

**Mr. Stoner:** We can get those figures for you. I have not got them. We will get them for you though.

• 1700

**Mr. Blenkarn:** If I recall correctly, the question was asked, "Has the government inquired into alternate sites on the west coast?" What examination has been given to the Abbotsford strip?

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Harkin, can you give an answer to that? Was Abbotsford considered as an alternative to a new runway on Sea Island?

**Mr. Harkin:** The Abbotsford air space has certain problems which are generated after you get a certain volume of traffic. What we are doing at the present time is developing for Vancouver a long-term area master plan and that will take into account the relationship of some of the other airports in the lower Vancouver mainland, such as Abbotsford, Boundary Bay and others.

[Interprétation]

**M. Stoner:** Excusez-moi, il s'agit de 2.97 millions.

**M. Marchand (Langelier):** Non; il y a une augmentation de 10 p. 100 par an prévue pendant cinq ans. Cette piste ne sera pas prête de toute façon avant 1976, et je me demande même si nous pourrions la faire d'ici là. A ce moment-là, la croissance du trafic ne sera plus de 10 p. 100 mais de 30 ou 40 p. 100. Si nous construisons une nouvelle piste, ce n'est pas seulement en raison de l'augmentation de trafic prévu pour l'année d'ouverture, mais il nous faut au moins prévoir quelques années à l'avance. Je ne pense pas que nous en fassions trop à Vancouver.

**M. Blenkarn:** Vous doublez la capacité de Vancouver. Pour combien de temps pensez-vous que cela suffira?

**M. Marchand (Langelier):** Normalement, si l'on tient compte de l'augmentation des trafics, cela devrait suffire jusqu'en 1980 au moins. Après cela, que va-t-il se passer? Je ne sais pas. Peut-être nous faudra-t-il davantage d'espace, mais peut-être la technique va-t-elle nous aider et aurons-nous assez d'espace; je ne sais pas.

**M. Blenkarn:** Vous prévoyez donc que le trafic de passagers à Vancouver augmentera de 10 p. 100 par an. Cela correspond-il au taux de croissance à Toronto?

**M. Marchand (Langelier):** C'est un peu meilleur ou pire suivant le point de vue.

**M. Stoner:** Toutes les prévisions faites au cours des dix dernières années se sont révélées trop prudentes. En d'autres termes, toutes les prévisions ont été dépassées. Je ne sais pas ce qu'il en sera à l'avenir, mais les 10 p. 100 semblent être un chiffre minimal.

**M. Blenkarn:** Quel a été le trafic à Toronto en 1972 comparé à 1971?

**M. Stoner:** L'augmentation à Toronto était de 6.9 en 1971. Avez-vous les chiffres pour 1972? Je suis sûr qu'il y a une croissance d'au moins 10 p. 100.

**M. Cornblatt:** Nous n'avons pas encore les chiffres.

**M. Blenkarn:** Quelle a été la croissance de 1970 à 1971? Avez-vous ces chiffres?

**M. Stoner:** Nous pouvons les rechercher pour vous. Je ne les ai pas ici, mais je vous les trouverai.

**M. Blenkarn:** Si je me souviens bien la question posée était: «Le gouvernement a-t-il recherché d'autres sites possibles sur la côte de l'Ouest?» Est-ce que l'on a étudié la possibilité offerte par la piste d'Abbotsford?

**M. Marchand (Langelier):** M. Harkin, pouvez-vous répondre? Est-ce que l'on a envisagé Abbotsford au lieu d'une nouvelle piste sur l'Île de Mer?

**M. Harkin:** L'espace aérien d'Abbotsford connaît certains problèmes qui sont causés par un certain volume de circulation. A l'heure actuelle, nous mettons au point pour Vancouver un plan à long terme qui tiendra compte des liens avec d'autres aéroports sur les terres basses, par exemple Abbotsford, Boundary Bay et d'autres.

## [Text]

**Mr. Blenkarn:** Will Abbotsford be developed as a second international airport for Vancouver?

**Mr. Harkin:** I cannot answer that question. We will not know until our master planning is finished.

**Mr. Blenkarn:** To what extent is Abbotsford presently an international airport for Vancouver?

**Mr. Harkin:** It is an alternate for Vancouver.

**Mr. Stoner:** A weather alternate.

**Mr. Marchand (Langelier):** For landing purpose. If they cannot land in Vancouver, they can land in Abbotsford; but it is not used as a regular international airport.

**Mr. Stoner:** I have the figures that you were asking for with respect to Toronto, and the pattern. In 1970, it was 6.3 million total passengers; in 1971, it was 6.93 million, an increase of slightly over 10 per cent. We do not have the 1972 figures totally in yet from Statistics Canada but it is forecast at 7.6 million. So it is running at a little over 10 per cent.

**Mr. Blenkarn:** What is the increase in freight traffic both at Vancouver and Toronto?

**Mr. Stoner:** We would have to get those figures for you, but freight traffic is growing at a much faster rate in international airports than passenger traffic.

**Mr. Blenkarn:** So you have no figures on freight at this point?

**Mr. Stoner:** We have figures that we can get for you; we have all those figures.

**Mr. Blenkarn:** How much of the present freight traffic is, in fact, carried by passenger aircraft?

**Mr. Marchand (Langelier):** A large percentage. I do not know what it is but it is a large percentage.

**Mr. Stoner:** The largest percentage. There are very few all-freight aircraft, though there are some. It would be in the order of 15 to 20 per cent. We can get those statistics for you.

**Mr. Blenkarn:** Planes are clearly getting larger but what was the increase in landings at Vancouver and Toronto between 1970 and 1971? Can you give us those? That is, plane movements—take-off and landings—at both of those major airports.

**Mr. Marchand (Langelier):** We will find those.

**Mr. Blenkarn:** Is the increase in air traffic, in terms of passengers, directly referable to take-offs and landings or are the increases in plane movements much less than 10 per cent?

**Mr. Marchand (Langelier):** You have to take into account that aircraft are getting bigger and bigger and, of course, you may have more passengers with less landings because of the difference between a 747 and a Viscount, or even a DC-8. There is not a direct relationship between the landings and take-offs.

## [Interpretation]

**M. Blenkarn:** Est-ce que Abbotsford deviendra un second aéroport international pour Vancouver?

**M. Harkin:** Je ne peux pas vous répondre. Nous ne le saurons pas tant que notre plan d'ensemble n'est pas terminé.

**M. Blenkarn:** Dans quelle mesure Abbotsford est-il actuellement un aéroport international pour Vancouver?

**M. Harkin:** Il complète l'aéroport de Vancouver.

**M. Stoner:** En cas de mauvaise condition atmosphérique.

**M. Marchand (Langelier):** Pour l'atterrissage. Lorsque les appareils ne peuvent se poser à Vancouver, ils peuvent le faire à Abbotsford; mais régulièrement on ne s'en sert pas comme d'un aéroport international.

**M. Stoner:** J'ai les chiffres que vous me demandiez à propos de Toronto. En 1970, il y a eu un total de 6.93 millions de passagers; en 1971, 6.13 millions, ce qui représente une augmentation légèrement supérieure à 10 p. 100. Nous n'avons pas encore reçu tous les chiffres pour 1972 de Statistique Canada, mais on prévoit qu'ils seront de l'ordre de 7.6 millions. L'augmentation est donc légèrement supérieure à 10 p. 100.

**M. Blenkarn:** Quelle est l'augmentation du volume de fret à la fois à Vancouver et à Toronto?

**M. Stoner:** Nous allons devoir chercher ces chiffres mais la circulation de fret augmente beaucoup plus rapidement dans les aéroports internationaux que celle des passagers.

**M. Blenkarn:** Vous n'avez pas les statistiques sur le fret?

**M. Stoner:** Nous avons tous ces chiffres, nous pouvons vous les procurer.

**M. Blenkarn:** Quel est le volume de fret actuellement transporté par des appareils de passagers?

**M. Marchand (Langelier):** Une grosse proportion. Je ne sais ce qu'elle est exactement, mais c'est une large proportion.

**M. Stoner:** En fait, il y a très peu d'appareils transportant exclusivement du fret, mais il y en a quelques uns. Environ 15 ou 20 p. 100, je pense. Nous pouvons vous fournir ces statistiques.

**M. Blenkarn:** De toute évidence, les avions deviennent de plus en plus gros, mais quelle a été l'augmentation du nombre des atterrissages à Vancouver et à Toronto entre 1970 et 1971? Pouvez-vous nous donner ces chiffres? Comment se fait la circulation aérienne dans ces deux aéroports en matière d'atterrissage et de décollage?

**M. Marchand (Langelier):** Nous vous le dirons.

**M. Blenkarn:** Est-ce que l'augmentation de la circulation aérienne, celle des passagers, se mesure directement en décollage et en atterrissage ou bien y a-t-il une augmentation des déplacements d'appareils bien inférieure à 10 p. 100?

**M. Marchand (Langelier):** Vous devez tenir compte du fait que les avions deviennent de plus en plus gros, et, évidemment, plus de passagers voyagent pour moins d'atterrissages à cause de la différence entre un 747, un Viscount et même un DC-8. Il n'y a pas de relation directe entre les atterrissages et les décollages.



[Texte]

**Mr. Blenkarn:** You will be able to supply this Committee, then, with the landings and take-offs for those two years in both of those major airports?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Stoner:** There is one thing that you may want to take into account and that is that the commercial planes are getting larger but you have a very large number of movements of VIP aircraft, executive aircraft and so on; so you cannot be sure that that is always going to be less than the number of passengers. But you may have a greater activity generally . . .

**Mr. Blenkarn:** Is there any movement to remove private or VIP aircraft, as you might call them, from the international airports?

**Mr. Stoner:** In most cases, general aviation is such that private aircraft have been removed from all our international airports. Commercial executive aircraft, in most cases, operate jet equipment and have to use jet strips.

• 1705

**The Chairman:** I think Mr. Blenkarn, you can have one more question; but make it brief.

**Mr. Blenkarn:** I wanted to ask about the revolving fund. I note that there is a revolving fund with respect to Toronto and Montreal; is there any in connection with Vancouver?

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Stoner tells me that we are considering putting Vancouver, and even Calgary, under the revolving fund.

**Mr. Blenkarn:** Will that be the same revolving fund as that for Montreal and Toronto?

**Mr. Marchand (Langelier):** It will be the same one; yes.

**Mr. Blenkarn:** Have you any figures in connection with the profitability, or lack of profitability, of the Vancouver airport?

**Mr. Huck:** I do not have any particular figures, but the Vancouver airport at present is generating a cash surplus, that is, the actual revenue is in excess of the operating expenses. But the operating expenses do not include interest on capital—which would have to be taken into account if it goes into the revolving fund—and depreciation on the capital investment. At the present the financial statements for Vancouver indicates a cash surplus of revenue over actual expenditures; but if you take into account interest on investment, and depreciation, it becomes a deficit.

**The Chairman:** Thank you Mr. Blenkarn. Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Do others fall into the same category as Vancouver?

**Mr. Huck:** I think Calgary does, and Winnipeg.

**The Chairman:** Gentlemen; the Chair has on th list Mr. Grier, Mr. Beatty, Stackhouse, and Mr. Mazankowski. The Chair would like to wind up the meeting at 5.30 p.m. If you do not abuse the Chair, and wrap up your questioning quickly, we shall try to get all those in, and anybody else who wants to question. Mr. Grier.

[Interprétation]

**M. Blenkarn:** Vous pourrez donc nous communiquer le nombre des atterrissages et des décollages pour ce deux années dans ces deux aéroports principaux?

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Stoner:** Vous devez également tenir compte du fait que les avions commerciaux deviennent de plus en plus gros mais il y a également de plus en plus de vols d'appareils privés, d'appareils appartenant à des compagnies, etc; par conséquent, il n'est pas prouvé que le nombre des atterrissages et des décollages devient inférieur proportionnellement à celui des passagers. Mais en règle générale, l'activité augmente . . .

**M. Blenkarn:** Est-ce que l'on a songé à interdire les avions privés ou VIP, si vous voulez, dans les aéroports internationaux?

**M. Stoner:** Dans la plupart des cas, l'évolution a fait que tous les avions privés ont été supprimés dans tous nos aéroports internationaux. Les appareils commerciaux appartenant à des compagnies privées, dans la plupart des cas, sont des Jets et doivent utiliser des pistes spéciales.

**Le président:** Une dernière question monsieur Blenkarn, mais rapidement.

**M. Blenkarn:** Je veux parler du fonds de roulement. Je constate qu'il existe un fonds de roulement pour Toronto et pour Montréal; y en a-t-il un pour Vancouver?

**M. Marchand (Langelier):** Monsieur Stoner me dit que nous envisageons de faire participer Vancouver, même Calgary au fonds de roulement.

**M. Blenkarn:** S'agira-t-il du même fonds de roulement que celui de Montréal et de Toronto?

**M. Marchand (Langelier):** Oui, le même.

**M. Blenkarn:** Avez-vous des chiffres sur la rentabilité, ou le manque de rentabilité de l'aéroport de Vancouver?

**M. Huck:** Aucun chiffre en particulier, mais l'aéroport de Vancouver fonctionne actuellement avec un excédent de liquidités; c'est-à-dire que le revenu effectif est supérieur aux dépenses de fonctionnement. Mais les dépenses de fonctionnement ne comprennent pas l'intérêt sur le capital—il faudrait en tenir compte dans le cas du fonds de roulement—ni l'amortissement de l'investissement en capital. A l'heure actuelle les bilans financiers de Vancouver indiquent un excédent de liquidités provenant des revenus par rapport aux dépenses effectives; mais si vous tenez compte des intérêts sur les investissements et de l'amortissement, vous obtenez un chiffre déficitaire.

**Le président:** Merci, monsieur Blenkarn. Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Y a-t-il d'autres aéroports qui appartiennent à la même catégorie que Vancouver?

**M. Huck:** Calgary, je pense, et Winnipeg.

**Le président:** Messieurs, j'ai sur ma liste les noms de M. Grier, Beatty, Stackhouse et Mazankowski. J'aimerais que nous levions la séance à 15:30 heures. Si vous n'exagérez pas et si vous posez vos questions rapidement, je pense que vous pourrez tous parler, et même des gens qui ne sont pas sur la liste.

[Text]

**Mr. Grier:** Mr. Chairman, I am talking now about the Malton airport; on page 27-44 there is reference to the strengthening of runway 14-32. Is that to be taken literally, or is there any possibility that there would be a twinning of that runway or a building of another runway parallel to 14-32?

**Mr. Marchand (Langelier):** Not the building of a new runway; it is just strengthening the runway that is there.

**Mr. Grier:** Will it be lengthened?

**Mr. Marchand (Langelier):** I do not think so.

**Mr. Grier:** Are there any plans, aside from this year's estimates, to construct additional runways at Malton?

**Mr. Marchand (Langelier):** No.

**Mr. Grier:** No plans whatever?

**Mr. Marchand (Langelier):** No.

**Mr. Grier:** Would it be fair to say, then, that, in your ministry, there is at present no intention to expand Malton beyond the limits announced by Mr. Hellyer when he was Minister of Transport in 1968?

**Mr. Marchand (Langelier):** We do not want to expand. Section 2 of terminal No. 2 will be ready in three or four weeks. That is all.

**Mr. Grier:** But no additional runway facilities are contemplated?

**Mr. Huck:** No runways; but there will have to be some modifications and extensions to the terminals.

**Mr. Grier:** I am talking about take-off and landing facilities.

**Mr. Huck:** No runways, no.

**Mr. Grier:** A group in Etobicoke—with which some of your officials may be familiar, Mr. Minister—called the Society of Aircraft Noise Abatement, wrote to you at the end of March in connection with the possibility that jet aircraft may be permitted to operate on specific runways between 11.00 p.m. and 7.00 a.m. Is that likely to be the case?

**Mr. Marchand (Langelier):** That jets...

**Mr. Grier:** I understand that there is a restriction on the take-off and landing of jet aircraft at Malton between these hours.

**Mr. Huck:** Correct.

**Mr. Grier:** Is there any intention to loosen those restrictions in any way?

**Mr. Marchand (Langelier):** Not that I know of; nobody discussed that with me.

• 1710

**Mr. Mcleish:** The answer is that we now have restrictions between 11.00 p.m. and 7.00 a.m., but within these restrictions we permit aircraft to take off on preferential runways that are directed away from the heavily-populated areas. This has been the policy throughout the last decade and it continues to be our policy.

[Interpretation]

**M. Grier:** Monsieur le président, je veux parler de l'aéroport de Malton; à la page 27-45, on parle de renforcement de la piste 14-32. Est-ce qu'il faut prendre cela littéralement ou bien est-il possible que l'on ait l'intention de doubler cette piste ou de construire une autre piste parallèle à la 14-32?

**M. Marchand (Langelier):** Pas du tout, il s'agit simplement de consolider la piste actuelle.

**M. Grier:** Sera-t-elle allongée?

**M. Marchand (Langelier):** Je ne le pense pas.

**M. Grier:** A-t-on l'intention, indépendamment du budget de cette année de construire de nouvelles pistes à Malton?

**M. Marchand (Langelier):** Non.

**M. Grier:** Il n'y a aucun projet?

**M. Marchand (Langelier):** Non.

**M. Grier:** On peut donc dire qu'à l'heure actuelle notre ministère n'a pas l'intention de donner à Malton une expansion supérieure à celle qui avait été annoncé par M. Hellyer lorsqu'il était ministre des Transports en 1968?

**M. Marchand (Langelier):** Nous ne voulons pas agrandir. Il y a simplement la deuxième partie du terminal n° 2 qui sera prête dans trois ou quatre semaines. C'est tout.

**M. Grier:** Mais on envisage aucune piste supplémentaire?

**M. Huck:** Aucune piste, mais il faudra procéder à certaines modifications et agrandir les bâtisses.

**M. Grier:** Je parle des pistes.

**M. Huck:** Aucune piste.

**M. Grier:** Un groupe d'Etobicoke—certains de vos collègues le connaissent peut-être, monsieur le ministre—qui se nomme «*Society of Aircraft Noise Abatement*» vous a écrit à la fin du mois de mars, ayant appris qu'il était possible que l'on autorise les jets à fonctionner sur certaines pistes entre 23 heures et 7 heures du matin. Cela est-il possible?

**M. Marchand (Langelier):** Que les jets...

**M. Grier:** Je pense qu'il est interdit aux jets d'atterrir et de décoller à ces heures-là à l'aéroport de Malton.

**M. Huck:** C'est exact.

**M. Grier:** A-t-on l'intention de relacher ces restrictions?

**M. Marchand (Langelier):** Pas que je sache; personne ne m'en a parlé.

**M. Mcleish:** Nous avons maintenant des restrictions entre 23 h. 00 et 7 h. 00 du matin, mais dans les limites de ces restrictions, nous autorisons les avions à décoller sur certaines pistes très éloignées des secteurs à forte population. Depuis 10 ans c'est notre politique et nous continuons à la suivre.



[Texte]

**Mr. Grier:** Does this apply to jet aircraft as well as turboprop?

**Mr. Mcleish:** That is correct.

**Mr. Marchand (Langelier):** This is nothing new.

**Mr. Grier:** In this letter there is reference to something called NOTAM 12/71, and the letter states:

“The introduction of new scheduled flights ...

During these hours:

... is not permitted”.

Is there any intention of introducing new scheduled flights that take off or land within these hours?

**Mr. Mcleish:** No, there is not.

**Mr. Grier:** There is no intention?

**Mr. Mcleish:** There is no intention.

**Mr. Grier:** Would it be safe to say, Mr. Minister, that in no respect has the ministry any intention of increasing the take-off and landing facilities at Malton Airport or of permitting any additional scheduled flights between these curfew hours?

**Mr. Marchand (Langelier):** No, the intention was not to expand or increase the noise at Malton. This is a commitment that we made. Of course, as far as the number of landings and take-offs are concerned, I do not know if we can say that it is always going to be the same number. This is very difficult to say.

**Mr. Grier:** I am particularly concerned about the take-offs and landings between these scheduled hours. I believe I have had this assurance, but I am just getting reassurance.

**Mr. Mcleish:** Mr. Minister, I think it should be pointed out that there has been an arrangement with this group you referred to, SANA, for a number of years. The regional administrator in the Ontario region worked out the arrangement with this group. The group was concerned about the fact that some changes were to be made, but once they were assured by the regional administrator that no changes were being made, I understand they are satisfied there is nothing to be worried about.

**Mr. Grier:** In particular I am referring to a letter dated March 31 in which reference is made to the establishment of a special committee to look into all aspects of night operations at Malton. Is such a committee being established in the ministry?

**Mr. Marchand (Langelier):** Which letter are you referring to?

**Mr. Grier:** A letter addressed to you, Mr. Minister, by this committee dated March 31.

**Mr. Marchand (Langelier):** Is there a committee of some kind?

**Mr. Mcleish:** There is a committee already in existence. It has been working successfully for several years.

**Mr. Grier:** They refer to a special committee. Is there any special committee established to work with this group?

[Interprétation]

**M. Grier:** Cela s'applique-t-il également aux appareils jet et turboréacteurs?

**M. Mcleish:** C'est exact.

**M. Marchand (Langelier):** Cela n'a rien de nouveau.

**M. Grier:** Dans cette lettre, on parle de quelque chose qui s'appelle NOTAM 12/71, et la lettre dit:

«L'introduction de nouveaux horaires de vol ...

Pendant ces heures-là:

... n'est pas autorisée».

A-t-on l'intention d'introduire de nouveaux horaires de vol qui atterriront au décolleront à ces heures-là?

**M. Mcleish:** Non, pas du tout.

**M. Grier:** On n'en a pas l'intention?

**M. Mcleish:** Aucune intention.

**M. Grier:** On peut donc dire, monsieur le ministre, que le Ministère n'a aucune intention d'agrandir les pistes d'atterrissage et de décollage de l'aéroport de Malton ni de permettre que de nouveaux vols soient inscrits à l'horaire à ces vols de couvre-feu?

**M. Marchand (Langelier):** Non, on n'a jamais eu l'intention d'agrandir ou d'augmenter le bruit à Malton. C'est un engagement qui a été pris. Évidemment, pour ce qui est du nombre d'atterrissages et de décollages, je ne sais si nous pouvons soutenir qu'il demeurera constant. C'est difficile à dire.

**M. Grier:** Je me préoccupe tout particulièrement des atterrissages et des décollages à ces heures réservées. Je crois que l'on m'avait déjà rassuré, je voulais l'être une fois de plus.

**M. Mcleish:** Monsieur le ministre, il faut souligner, je pense, que l'on est arrivé à un accord avec ce groupe dont vous parlez, SANA, depuis plusieurs années. Les administrateurs régionaux de l'Ontario se sont entendus avec ce groupe. Le groupe se souciait de certains changements futurs, mais lorsque l'administrateur régional leur a assuré qu'aucun changement n'allait être fait, je pense qu'ils se sont déclarés satisfaits; il n'y a pas à s'inquiéter.

**M. Grier:** Je parle surtout d'une lettre datée du 31 mars et dans laquelle on parle de la création d'un comité spécial pour étudier tous les aspects des opérations de nuit à Malton. Va-t-on créer un comité de ce genre au sein du Ministère?

**M. Marchand (Langelier):** De quelle lettre voulez-vous parler?

**M. Grier:** D'une lettre qui vous a été adressée, monsieur le ministre, par ce Comité le 31 mars.

**M. Marchand (Langelier):** Existe-t-il un comité?

**M. Mcleish:** Un comité existe déjà. Il fait un travail très utile depuis plusieurs années.

**M. Grier:** Ils parlent d'un comité spécial. Un comité spécial a-t-il été créé pour travailler avec ce groupe?

[Text]

Mr. Mcleish: Yes, there is, from the regional office.

Mr. Grier: I see. That committee might look into the aspects of night operations?

Mr. Mcleish: That is correct.

Mr. Grier: It is not the intention of the departmental officials to negotiate any extension of the night operations?

Mr. Mcleish: That is correct.

Mr. Grier: All right, Mr. Minister.

The Chairman: This is your last question, Mr. Grier.

Mr. Grier: The Borough of Etobicoke, which in part administers properties and lands surrounding Malton Airport in recent years has found it extremely difficult to plan a useful utilization of the lands in the immediate vicinity of the airport because of the problems created by noise. I think everybody will agree that it would be inadvisable to encourage many types of development within this area. However, it has the effect of severely curtailing the options open to private developers or a municipality to use such land.

Mr. Minister, in view of this, if a municipality such as Etobicoke wanted to relegate these lands for public use, such as park purposes, because they really could not be used for anything else, would this ministry or the government give consideration to financially assisting a municipality to acquire such lands?

Mr. Marchand (Langelier): As long as this land was zoned by the provincial government when we decided there would be no expansion of Malton Airport. As far as the ministry is concerned, if there is no relationship with the freedom of aeronautic navigation, we do not intervene in that. I do not see why we should intervene if they want to make a park. Of course, if they decide to build a 52-story highrise we will intervene because this relates to air traffic.

• 1715

Mr. Grier: A supplementary question, Mr. Chairman. Granted that the establishment of an airport effectively reduces, if not eliminates, the options open for the development of certain lands and since such an airport is under federal jurisdiction, would the federal government, either itself or in co-operation with the province, consider assisting municipalities to acquire this land for public uses?

Mr. Marchand (Langelier): If we have a request, we can look into it, but I cannot give you a broad answer and say yes we are going to do it or not.

Mr. Grier: Thank you, Mr. Minister.

The Chairman: Mr. Beattie, Hamilton Mountain.

Mr. Beattie (Hamilton Mountain): Thank you, Mr. Chairman. I just wanted to question the Minister on the expansion of Mount Hope airport. This is the Mount Hope in Hamilton, not the Mount Hope in Port Hope, Mr. Minister. In your statement, no reference is made to the expansion of the airport. With the proposed expenditure I expected to see something in your report. Does this indicate that you are not going ahead with the expansion?

[Interpretation]

M. Mcleish: Oui, au sein du bureau régional.

M. Grier: Je vois. Ce comité pourrait étudier les aspects des opérations de nuit?

M. Mcleish: C'est exact.

M. Grier: Et les fonctionnaires du Ministère n'ont pas l'intention de négocier une extension des opérations de nuit?

M. Mcleish: C'est exact.

M. Grier: Très bien, monsieur le ministre.

Le président: Monsieur Grier, c'est votre dernière question.

M. Grier: Les autorités d'Étobicoke, qui administrent en partie les biens et terres entourant l'aéroport de Malton depuis quelques années, ont connu d'énormes difficultés lorsqu'elles ont essayé d'utiliser utilement les terres du voisinage immédiat de l'aéroport à cause des problèmes de bruit. Vous conviendrez, mais je pense, qu'il serait bon d'encourager le développement de cette région. Pourtant, les possibilités d'utilisation de ces terres sont très réduites.

Monsieur le ministre, ceci dit, si la municipalité d'Étobicoke voulait consacrer ses terres au public, en faire un parc, parce qu'en fait elles ne pourraient servir à rien d'autre, ce Ministère ou le gouvernement envisagerait-il d'accorder à la municipalité une aide financière pour acquérir ces terres?

M. Marchand (Langelier): Dans la mesure où ces terres ont reçu une catégorie de zonage du gouvernement provincial lorsque nous avons décidé qu'il n'y aurait pas d'agrandissement de l'aéroport de Malton. Pour ce qui est du Ministère, si cette utilisation ne nuit pas à la liberté de la navigation aéronautique, il n'interviendra pas. Je ne vois pas pourquoi nous les empêcherions de faire un parc. Évidemment, s'ils décident de construire un immeuble de 52 étages, nous interviendrons, car cela nuirait au trafic aérien.

M. Grier: Une question supplémentaire, monsieur le président. Si on prend pour acquis que la création d'un aéroport réduit effectivement, et parfois élimine, les possibilités de mise en valeur de certaines terres et puisque cet aéroport relève de la juridiction fédérale, le gouvernement fédéral, lui-même ou en coopération avec la province, envisagerait-il la possibilité d'aider les municipalités à acquérir ces terres pour les consacrer au public?

Mr. Marchand (Langelier): Si on nous présente une requête, nous pourrions l'étudier, mais je ne peux vous donner une réponse et vous dire oui, nous le ferons ou nous ne le ferons pas.

M. Grier: Merci, monsieur le ministre.

Le président: Monsieur Beattie, Hamilton Mountain.

M. Beattie (Hamilton Mountain): Merci, monsieur le président. Je voudrais parler de l'expansion de l'aéroport de Mount Hope. C'est celui de Hamilton et non point le Mount Hope de Port Hope, monsieur le ministre. Dans votre déclaration, vous ne parlez pas de l'expansion de cet aéroport. Je m'attendais à voir une référence dans le budget; dans votre rapport. Cela signifie-t-il que vous ne mènerez pas à bien votre projet d'expansion?



[Texte]

**Mr. Marchand (Langelier):** We have been asked by people from Hamilton to make a further study or revise our position. More people want to be heard on this. There is a delay, and that is all I know. The money is there.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** Hamilton city council met yesterday with a group of concerned citizens that live in the airport area, and this is where the problem really lies. You have the city council in Hamilton representing the city where there is very little opposition to the expansion of this airport, but in the southern part of my riding there is considerable opposition and the city does not represent these people. The city agreed with them yesterday to ask your department for a six-month moratorium. Will that money still be available after the six months?

**Mr. Marchand (Langelier):** Oh yes, sure. It is for the year.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** Right. A detailed plan for airport expansion was started by your department in February. When would this plan be made public?

**Mr. Marchand (Langelier):** It has been made public.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** I do not think it has, Mr. Minister.

**Mr. Huck:** Mr. Chairman, there were three conceptual plans developed for the expansion of the Mount Hope airport. These were made public at a series of public meetings.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** When you say made public, were they given to the transportation committee of city hall?

**Mr. Huck:** No, there were public meetings held at which there were discussions of the three options—and explanations made.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** When were these meetings held?

**Mr. Huck:** I think it was last fall.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** I attended a meeting in Mr. Munro's office. Someone was there from your department who stated that further studies were being made and a report would be available soon. This was on February 28, to be exact.

**Mr. Huck:** My understanding is that the Township of Glanford has looked at the particular option that was selected by the City of Hamilton for the expansion of Mount Hope. They were not very happy with it and they have now proposed a fourth option.

This was presented to the Hamilton City Airport Committee under the Chairmanship of . . .

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** Lombardo.

**Mr. Huck:** . . . Lombardo, about a week or two ago. This fourth option presented by the Township of Glanford is possibly the reason why the airport committee has decided to delay and give further consideration to this.

[Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** Nous avons demandé aux responsables de Hamilton de faire d'autres études ou d'étudier notre position. D'autres personnes veulent donner leur point de vue. Il y a un retard, c'est tout ce que je sais. L'argent est là.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Le conseil municipal de Hamilton s'est réuni hier et il a reçu un groupe de citoyens responsables qui vivent dans la région de l'aéroport; or, c'est là le fond du problème. A Hamilton, le conseil municipal représente une ville où l'on s'oppose très peu à l'expansion de cet aéroport, mais dans le sud de ma circonscription on s'y oppose considérablement et la ville ne représente pas ce secteur de la population. La ville a convenu hier de demander à votre ministère un moratorium pour une période de six mois. Cet argent sera-t-il toujours disponible au bout de six mois?

**M. Marchand (Langelier):** Oui, certainement, nous l'avons pour un an.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Parfait. Votre Ministère a commencé à mettre au point un plan détaillé d'expansion de cet aéroport au mois de février. Ce plan sera-t-il rendu public?

**M. Marchand (Langelier):** Il l'est déjà.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Je ne le crois pas, monsieur le ministre.

**M. Huck:** Monsieur le président, trois plans de conception ont été mis au point pour l'expansion de l'aéroport de Mount Hope. Ces plans ont été rendus publics au cours d'une série de réunions publiques.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Lorsque vous dites rendus publics, ont-ils été communiqués au comité des transports de l'hôtel de ville?

**M. Huck:** Non, il s'agit de réunions publiques où on a discuté des trois possibilités et où des explications ont été données.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Quand ont eu lieu ces réunions?

**M. Huck:** L'automne dernier, je pense.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** J'ai assisté à une réunion dans le bureau de M. Munro. Il y avait là un représentant de votre ministère qui a déclaré que de nouvelles études étaient en cours et qu'un rapport serait publié rapidement. C'était le 28 février, très exactement.

**M. Huck:** Je crois que la Municipalité de Glanford a étudié la possibilité choisie par la ville de Hamilton pour l'expansion de Mount Hope. Elle n'a pas été très satisfaite et vient de proposer une quatrième solution.

Cette solution a été présentée au comité de l'Aéroport de la ville de Hamilton qui est présidé par . . .

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Lombardo.

**M. Huck:** . . . Lombardo, il y a environ une ou deux semaines. Cette quatrième possibilité présentée par la Municipalité de Glanford est peut-être à l'origine de la décision du comité de l'aéroport de remettre le projet à plus tard pour l'étudier plus à fond.

[Text]

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** All right, you can dispense with that. How far ahead are you with your discussions with provincial officials regarding access roads to the airport, assuming that the expansion is going ahead in this proposed area?

**Mr. Marchand (Langelier):** I presume this is part of the general discussion we are having with the provincial government.

• 1720

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** There have been no decisions made, then, as to this rapid transit system that was going into the airport—the linkup from the major highway there?

**Mr. Marchand (Langelier):** No.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** All right.

Do you intend to bring city officials and the local townships into your discussions? You mentioned that Glanford Township had made representations to you but at no time were they asked to sit down with the department and the city council and this is where the problem has arisen in this airport expansion, Mr. Minister.

You have to try and understand the terrain in this particular area where the city is downtown and the airport is on the mountain, a good bit away from the bulk of the people represented by city hall, and complaints have been coming in from the various townships that they are not being consulted.

**Mr. Huck:** Mr. Chairman, I think you must remember that Mount Hope is a city-of-Hamilton-operated airport and they should be primarily responsible for consultation with the townships where the airport is located. Part of the difficulty is that the city has not been taking this consultation very seriously but I think that, from now on, they will be.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** I am glad you mentioned that because you are making the moneys available to the city, and I represent all of the riding, not just the portion located in the city of Hamilton. If these people in the area are not being consulted, I suggest to you, Mr. Minister, that the money be withheld until they are consulted, because it is in this location that there is the greatest objection to the airport.

**Mr. Marchand (Langelier):** Well, this is a very delicate point.

**Mr. Huck:** We are trying to get them all together: the townships of Glanford, Binbrook and Lancaster, and the city of Hamilton, through its airport committee. I think this is now being done.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** All right.

There is a possibility that Pickering airport will not be built and there is further opposition to the expansion of Malton airport. Has there been any suggestion made to turn Mount Hope into an international airport?

**Mr. Marchand (Langelier):** We have decided to build an airport at Pickering and have...

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** An international airport, Mr. Minister?

[Interpretation]

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Très bien, cela suffit pour ce sujet. Où en sont vos discussions avec les autorités provinciales au sujet des voies d'accès à l'aéroport, à supposer que l'expansion de l'aéroport soit entreprise?

**M. Marchand (Langelier):** Je suppose que cela fait partie des discussions générales que nous avons actuellement avec le gouvernement provincial.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Aucune décision n'a donc été prise en ce qui concerne ce système de transport rapide entre l'autoroute principale et l'aéroport?

**M. Marchand (Langelier):** Non.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Très bien.

Avez-vous l'intention de consulter les autorités municipales et locales? Vous avez dit que la municipalité de Glanford a fait des démarches auprès de vous, mais vous ne lui avez jamais demandé de venir discuter avec les représentants des ministères, et c'est pour cela que l'agrandissement de l'aéroport a causé certains problèmes.

Il vous faut avoir une idée très précise de la situation: l'aéroport est très éloigné de la ville, et les municipalités se sont plaintes de ce qu'elles n'avaient pas été consultées.

**M. Huck:** Monsieur le président, vous devez savoir que Mount Hope est un aéroport exploité par la ville de Hamilton, et que cette ville est chargée de consulter les différentes municipalités quant à l'emplacement de cet aéroport. Le problème est que les autorités de cette ville n'ont pas entamé de discussions sérieuses avec ces municipalités, mais je pense qu'elles le feront dorénavant.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Je suis content que vous ayez dit cela car vous accordez des fonds à la ville, et je représente toute la circonscription, et pas seulement la ville de Hamilton. Si les municipalités de la région ne sont pas consultées, je vous suggère, monsieur le ministre, de suspendre ces fonds jusqu'à ce qu'elles le soient, car ce sont ces municipalités qui s'opposent le plus fortement à l'emplacement de cet aéroport.

**M. Marchand (Langelier):** C'est une question très délicate.

**M. Huck:** Le Comité de l'aéroport doit représenter toutes ces municipalités: Glanford, Binbrook et Lancaster, ainsi que la ville de Hamilton.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Très bien.

Il se peut que l'aéroport de Pickering ne soit pas construit, et on s'oppose encore plus à l'agrandissement de l'aéroport de Malton. A-t-on envisagé de transformer l'aéroport de Mount Hope en aéroport international?

**M. Marchand (Langelier):** Nous avons décidé de construire un aéroport à Pickering,...

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Un aéroport international?



## [Texte]

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes. We have decided to build. We think there is a need and we think that the location is Pickering. Representations were made and we decided to set up a board of examination. We are going to wait until we have the report of this board of examination before we actually build the airport. The rumour that we have decided not to build Pickering is just a rumour without any foundation whatsoever.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** That is fine.

Would you happen to have a list of airlines that have made application to use the facilities of the airport?

**Mr. Stoner:** At Mount Hope?

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** Yes.

**Mr. Stoner:** We would have that list, yes—between ourselves and the CTC.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** There have been no formal contracts signed with charter booking agencies to use the facilities of the airport?

**Mr. Stoner:** I cannot answer that question.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** Would you file the list of the airlines that have made application, then?

**Mr. Stoner:** We will make that available to you.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Stackhouse.

**Mr. Stackhouse:** Mr. Minister, does the revolving fund include tax money as well as revenue from the airport?

**Mr. Alexander:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Alexander, on a point of order.

**Mr. Alexander:** I just wanted . . .

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** Speaking before his point of order: I did not know he was here.

**Mr. Alexander:** I just want to say, Mr. Chairman—and I hope you will be patient with me for just one second—that I am interested in seeing that the \$25 million gets into Hamilton. That is my point of order.

**An hon. Member:** That is a matter of principle.

**The Chairman:** Is that all you had on your mind, Mr. Alexander?

**Mr. Alexander:** That is all I had, Mr. Chairman. I just wanted to get it on the record.

• 1725

**The Chairman:** The Chair sympathizes with the Minister, because of all the money available for airports and you people do not want the airports. I would like to inform the Committee you can build one in my city any time—a little French city by the name of Pollockville. Go ahead Mr. Stackhouse.

**Mr. Stackhouse:** Mr. Chairman, does the revolving fund include any revenue from taxes . . .

## [Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** Oui. Nous en avons décidé ainsi. Nous estimons que cela est nécessaire, et avons déterminé l'emplacement de Pickering. Des démarches ont été faites et nous avons décidé de constituer une commission d'étude. Nous attendons le rapport de cette commission avant de commencer la construction de l'aéroport. Certaines rumeurs circulent, voulant que nous ayons décidé de ne pas construire l'aéroport de Pickering; cette rumeur n'est absolument pas fondée.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Très bien.

Avez-vous une liste des compagnies aériennes qui vont demander à utiliser les installations de l'aéroport?

**M. Stoner:** De Mount Hope?

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Oui.

**M. Stoner:** Nous devrions avoir cette liste, nous-mêmes ou la CCT.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Des contrats officiels ont-ils été signés avec des agences de charter pour l'utilisation des installations de l'aéroport?

**M. Stoner:** Je ne peux pas répondre à cette question.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Pourriez-vous nous fournir cette liste des compagnies aériennes qui ont fait une demande, donc?

**M. Stoner:** Oui.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Merci.

**Le président:** Monsieur Stackhouse.

**M. Stackhouse:** Monsieur le ministre, ces fonds renouvelables comprennent-ils les taxes et les recettes de l'aéroport?

**M. Alexander:** Je voudrais faire un rappel au Règlement.

**Le président:** Monsieur Alexander, vous avez la parole.

**M. Alexander:** Je voudrais simplement . . .

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Je voudrais dire auparavant que je ne savais pas qu'il était là.

**M. Alexander:** J'espère que vous manifesterez un peu de patience envers moi, monsieur le président, mais je voudrais m'assurer que ces 25 millions de dollars vont bien à Hamilton. C'est mon rappel au Règlement.

**Une voix:** C'est plutôt une question de principe.

**Le président:** C'est tout ce que vous voulez dire, monsieur Alexander?

**M. Alexander:** Oui. Je voulais que cela soit inscrit au dossier.

**Le président:** La présidence soutient le ministre car tous les fonds sont alloués à la construction d'aéroports et les gens n'en veulent pas. Je voudrais également dire au comité que je serais ravi qu'on en construise un dans ma ville, une petite ville française du nom de Pollockville. Poursuivez monsieur Stackhouse.

**M. Stackhouse:** Monsieur le président, ces fonds renouvelables comprennent-ils les revenus des taxes . . .

[Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** No.

**Mr. Stackhouse:** ... other than the revenue from the airports?

**Mr. Marchand (Langelier):** No, no revenue from taxes.

**Mr. Stackhouse:** All the money designated from the revolving fund whether it was voted by Parliament or not is coming out of the revenue ...

**Mr. Marchand (Langelier):** Revenue generated by the airports, right.

**Mr. Stackhouse:** My second question concerns the examination of the board. Would the Minister indicate to us what the terms of reference for that board will be? I have to say I am a little bit confused by statements he has made, one statement he made this afternoon was that the board would look into the whole question of the airport and other times I get the impression it is going to have a much narrower frame of reference than that?

**Mr. Marchand (Langelier):** Well, unfortunately you may be right because I never could give the terms of reference as they will be, because first we have to have the terms of reference approved by Cabinet and after that we have to discuss them with Ontario, so I cannot tell you exactly what it will be.

**Mr. Stackhouse:** Can the Minister tell us what he would recommend for the terms of reference, otherwise we really do not know what the examining board is going to do.

**Mr. Marchand (Langelier):** At this moment I think I cannot go further than I went in the House answering a question from Mr. Lewis on this; that the board will accept evidence, new facts, new technology, and that it will be authorized to look through the questions of the Pickering airport.

**Mr. Stackhouse:** Including the possibility that there should not be a second airport built at all?

**Mr. Marchand (Langelier):** If the new technology, if the new evidence brought before this board proves that we were wrong, of course, there will be no airport.

**Mr. Stackhouse:** The terms of reference are not going to be set up in such a way that it would so restrict the board that it could not ...

**Mr. Marchand (Langelier):** No, it would not exclude this aspect.

**Mr. Stackhouse:** Furthermore, Mr. Chairman, with regard to the membership of that board, it is possible to appoint a board that will be very biased towards a conclusion that government might want to reach.

**Mr. Marchand (Langelier):** I have a list of the names which have been suggested and not by politicians, they have been suggested by senior civil servants. We hope that we are going to get a board which will have the confidence of the people, whatever party they belong to. We will try to agree with the Government of Ontario on this, I think we should not play a political game with it. I think if we need an airport then in the end all parties will say: well, let us do it. If there is a doubt, of course, it is normal that some opposition be raised. At least on the institution itself, the board of examination I mean, I hope that from the beginning there will be confidence and faith in its objectivity.

[Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** Non.

**M. Stackhouse:** ... autre que les recettes des aéroports?

**M. Marchand (Langelier):** Non, aucun revenu des taxes.

**M. Stackhouse:** L'argent tiré du fond renouvelable, qu'il soit voté ou non par le Parlement, provient des revenus ...

**M. Marchand (Langelier):** Des recettes des aéroports, oui.

**M. Stackhouse:** Ma seconde question porte sur la Commission d'étude. Le ministre pourrait-il dire quelles sont les attributions de cette Commission? Je dois dire que je suis quelque peu confus par les déclarations qu'il a faites et plus précisément celle de cet après-midi, selon laquelle la Commission examinerait toute la question de l'aéroport; par la suite, j'ai pu comprendre que cette Commission aurait un rôle beaucoup plus réduit?

**M. Marchand (Langelier):** Vous avez peut-être raison car je n'ai jamais eu l'occasion de préciser les attributions de cette commission; la raison en est que nous devons les faire approuver par le Cabinet et que nous devrons, ensuite, en discuter avec la province de l'Ontario, de sorte que je ne puis vous donner davantage de détails maintenant.

**M. Stackhouse:** Le ministre pourrait-il nous dire quels seraient à son avis ces attributions? Cela nous aiderait à comprendre quelque peu le rôle de cette Commission.

**M. Marchand (Langelier):** Pour l'instant, je ne puis guère vous donner davantage de détails que ceux que j'ai donnés à M. Lewis à la Chambre; la commission sera chargée d'examiner les preuves, les nouveaux frais et la nouvelle technologie; elle sera, d'autre part, autorisée à examiner toutes les questions se rapportant à l'aéroport de Pickering.

**M. Stackhouse:** Pourra-t-elle envisager la possibilité de ne pas construire ce second aéroport?

**M. Marchand (Langelier):** Oui, si la nouvelle technologie, les preuves présentées à cette commission vont dans ce sens.

**M. Stackhouse:** Les attributions de la Commission ne l'empêcheront pas, donc ...

**M. Marchand (Langelier):** Non.

**M. Stackhouse:** En ce qui concerne la composition de cette commission, sera-t-elle déterminée afin que les objectifs du gouvernement soient atteints?

**M. Marchand (Langelier):** J'ai ici une liste des noms qui ont été proposés, non par des politiciens, mais par de hauts fonctionnaires. Nous espérons constituer une commission qui aura la confiance du public, quel que soit le parti auquel appartiennent ces membres. Nous essayons de parvenir à un accord à ce sujet avec le gouvernement de l'Ontario, et je ne pense pas que cela soit une question de politique. En effet, si nous avons besoin d'un aéroport, alors tous les partis devraient se mettre d'accord pour le faire construire. S'il y a des doutes, il est normal que nous rencontrions certaines oppositions. J'espère tout au moins, que cette commission d'étude aura dès le départ, toute la confiance du public quant à son objectivité.



[Texte]

**Mr. Stackhouse:** Various groups within the community, like the Air Line Pilots Association have given their opinion on the need for the airport. The City of Toronto Council has resolved that expropriation should be abandoned pending further investigation of the need of the airport. Are local governments, such as Toronto and other municipalities and groups like the Air Line Pilots Association, to be consulted with respect to the membership and the terms of the examination board?

**Mr. Marchand (Langelier):** All those who have a wish to make representation before this board will be allowed to make representation.

**Mr. Stackhouse:** No, no. The question was...

**Mr. Marchand (Langelier):** I am not going to send a team to try to see everybody or take a Gallup pool, this is not the idea. If the Air Line Pilots Association has representations to make on the need for such an airport, well they will be welcome. Let them bring their evidence on this.

**Mr. Stackhouse:** You are not consulting with such groups about the membership of the board?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, of course.

**Mr. Stackhouse:** Thank you, that was my question.

**Mr. Marchand (Langelier):** What do you want? Do you want us to say well let us make a list of people that we want to consult? This is a board of examination and we assume that there are groups and persons in the Toronto region who find that they have not had an opportunity of saying what they think about that, so we set up this board. Now, if they cannot make the effort of going to the board to say what they want to say well I do not think it is very serious.

• 1730

**Mr. Stackhouse:** I am not asking that, Mr. Chairman, I am asking the Minister, in setting up the board, is he consulting with such groups?

**Mr. Marchand (Langelier):** No, we will be consulting with the province.

**Mr. Stackhouse:** Just the province, nobody else.

**Mr. Marchand (Langelier):** No. We will be consulting with the province. I think that if the province wants to consult with the City of Toronto or Metropolitan Toronto, this is up to them. We can not force the province to consult with municipalities.

The commitment we have is to consult with the province. I hope the province is going to have the co-operation of and consult with the municipalities that are concerned. But if you extend that, you may take a year before you set up a board.

**Mr. Stackhouse:** When the Prime Minister was speaking in the area just over a year ago, he made the statement that if 51 per cent of the people in the area were opposed to building the airport, it would not go ahead. I wonder just how the government would go about consulting with the area to know whether 51 per cent favour it or oppose it.

**Mr. Marchand (Langelier):** It is less true today than it was at that time, but at one stage, and it is not very long ago, almost all the municipalities, not only Toronto but all the municipalities around Toronto, most of the associations, everybody was supporting the airport. Even the city council of Toronto. Now they have passed a resolution against, but last year they passed a resolution in favour. It

[Interprétation]

**M. Stackhouse:** Plusieurs groupes de la collectivité, comme l'Association des pilotes aériens, ont souligné la nécessité d'un tel aéroport. Le Conseil de la ville de Toronto a suspendu toute expropriation en attendant l'aboutissement des enquêtes. Les gouvernements locaux tel que la ville de Toronto, les autres municipalités et les groupes comme l'Association des pilotes aériens sont-ils consultés en ce que concerne la proposition de la Commission d'étude?

**M. Marchand (Langelier):** Tous ceux qui le désirent peuvent faire des suggestions à cette commission.

**M. Stackhouse:** Non, je voulais demander si...

**M. Marchand (Langelier):** Je n'ai pas l'intention de faire faire un sondage par une équipe. Si l'Association des pilotes aériens a des suggestions à faire sur la nécessité d'un tel aéroport, elle sera la bienvenue devant la commission.

**M. Stackhouse:** Vous ne consultez donc pas ces groupes quant à la composition de la commission?

**M. Marchand (Langelier):** Si.

**M. Stackhouse:** Merci.

**M. Marchand (Langelier):** Que voulez-vous exactement? Voulez-vous que nous fassions une liste des gens que nous voulons consulter? Nous avons constitué cette commission car nous pensons que des groupes ou des particuliers de la région de Toronto auront ainsi l'occasion de dire ce qu'ils ont à dire. S'ils ne veulent pas faire l'effort de consulter la commission, eh, bien, je ne pense pas que leurs revendications seraient très sérieuses.

**M. Stackhouse:** Ce n'est pas ce que je voulais dire. Je voulais simplement savoir si le Ministre consultait ces groupes quant à la composition de cette commission.

**M. Marchand (Langelier):** Non, nous consultons la province.

**M. Stackhouse:** Simplement la province, personne d'autre.

**M. Marchand (Langelier):** Non. Si la province veut consulter la Ville de Toronto ou le Grand Toronto, c'est à elle de décider. Nous ne pouvons pas la forcer.

Nous nous sommes engagés à consulter la province uniquement. J'espère que celle-ci va consulter, à son tour, les municipalités concernées. Si nous devons le faire nous-mêmes, cela nous prendrait une année pour constituer cette commission.

**M. Stackhouse:** Il y a un an, environ, le premier ministre a déclaré que si 51 p. 100 des habitants de la région étaient opposés à la construction d'un tel aéroport, il abandonnerait un tel projet. Je me demande tout simplement comment le gouvernement va-t-il savoir si 51 p. 100 des habitants sont en faveur de ce projet?

**M. Marchand (Langelier):** A cette époque, peut-être est-ce moins vrai maintenant, presque toutes les municipalités, et pas seulement Toronto, mais toutes les municipalités de la région de Toronto, et la plupart des associations, étaient en faveur de cet aéroport. Même la Municipalité de Toronto. Or, cette année, ils se déclarent presque tous opposés à ce projet. Il en va de même pour la région

[Text]

is the same thing for Metropolitan Toronto. Before we made the decision—I can tell you what we have on file, and I think it shows in Mr. Swackhammer's report that 95 per cent of the people, or those who were interested, supported the airport.

Is this going to change? Is everybody going to do exactly the same thing that Toronto council did? Maybe. But you can be sure of one thing, and I think the Prime Minister was right. If during this year we have reasons to believe that the great majority of the people do not want the airport, I do not see why we should force people from Toronto to accept it. And not only Toronto, but the whole region.

**Mr. Stackhouse:** How would you know what the majority of people in the area involved feel about it?

**Mr. Marchand (Langelier):** They will have an opportunity during that year to come before this board. You have associations of all kinds. You have labour unions; you have professional organizations; you have associations of pilots; you have municipalities. If all of them appear there and say, this is nonsense and we do not want it, be sure that it is not going to be done. Or if it is done, it is not going to be done by me.

**Mr. Stackhouse:** The terms of reference of the board will be wide enough that that kind of opinion can be solicited, and that conclusion could be recommended to the government.

**Mr. Marchand (Langelier):** All kinds of opinions can be expressed before the board, and the mandate will be large enough. If there are new facts, they can say, we think you have made a mistake and there is no need for this airport, or the location is wrong. If new evidence is brought before the board, if new facts, new technology, new habits, and if we have serious reasons—if a group does not agree with us, I do not think we are going to change our mind for that. But if there is serious evidence that we have made a mistake, we say that the board is authorized to say publicly that we were mistaken. That is all.

**Mr. Stackhouse:** With respect to the roads, or the highways that may be needed to connect the Pickering airport and the Malton airport, and connect the new airport with the city of Toronto, will the federal government participate in the cost of constructing those roads?

**Mr. Marchand (Langelier):** In principle, you know that highways and roads are under provincial jurisdiction except for the Trans-Canada Highway and some highways in the North. Outside that, this is a provincial jurisdiction. We are discussing with the City of Toronto what is going to happen in the future, but for the time being it is the Government of Ontario which is responsible for the highways.

**Mr. Stackhouse:** No offer has been made by the federal government.

**Mr. Marchand (Langelier):** Up to now no offer has been made. We are working with them. I met with Mr. Carton and we tried to see how we can be of some help, because there are some transportation problems in Metro Toronto, as you know, and probably Pickering is going to complicate the situation a little more. So I can not tell you at this moment that we are going to participate, and I do not tell you that we are not.

[Interpretation]

métropolitaine de Toronto. Nous avons pris cette décision car, et je peux vous le prouver par le rapport de M. Swackhammer, 95 p. 100 des habitants, ou de ceux qui s'intéressent à la question, étaient en faveur de cet aéroport.

Cela est-il en train de changer? Vont-ils tous suivre la municipalité de Toronto? Peut-être. Mais vous pouvez être sûr, et le premier ministre avait raison, que si nous nous rendons compte, au cours de cette année, que la grande majorité des habitants ne veulent pas de cet aéroport, eh bien nous ne les forcerons absolument pas à l'accepter. Je ne parle pas simplement de Toronto, mais de toute la région.

**M. Stackhouse:** Comment allez-vous savoir ce que la majorité des habitants de cette région pensent?

**M. Marchand (Langelier):** Ils auront la possibilité, au cours de cette année, de consulter la commission. Il y a des associations de toutes sortes. Des syndicats, des organisations professionnelles, des associations de pilotes, et les municipalités. Si toutes ces associations viennent dire à la commission que ce projet est un non-sens et qu'elles n'en veulent pas, soyez sûrs que nous ne poursuivrons pas un tel projet, en tout cas pas moi.

**M. Stackhouse:** Les attributions de la commission seront assez étendues pour entendre toutes les opinions exprimées et pour faire des recommandations au gouvernement.

**M. Marchand (Langelier):** Chacun peut exprimer son opinion, quelle qu'elle soit, devant cette commission car son mandat est assez étendu. Selon les faits qu'elle aura à déterminer, elle pourra estimer que ce projet était une erreur, et que l'emplacement de l'aéroport était mal choisi. S'il est prouvé que cet emplacement est mal choisi, et si les groupes ne sont pas d'accord avec nous, eh bien je pense que la commission est autorisée à nous dire ouvertement que nous avons fait erreur. C'est tout.

**M. Stackhouse:** En ce qui concerne les routes ou les autoroutes qui seront sans doute nécessaires pour relier l'aéroport de Pickering et celui de Malton, et pour relier le nouvel aéroport à la ville de Toronto, le gouvernement fédéral va-t-il participer au coût de ces travaux?

**M. Marchand (Langelier):** En principe, et vous le savez, les autoroutes et les routes relèvent de la juridiction provinciale, à l'exception de l'autoroute Trans-Canada et d'autres dans le Nord. Hormis ces quelques cas, ce domaine est de la juridiction provinciale. Nous discutons actuellement avec la ville de Toronto de ce qui va se passer à l'avenir, mais pour l'instant, c'est le gouvernement de l'Ontario qui est responsable de la construction des autoroutes.

**M. Stackhouse:** Aucune offre n'a été faite par le gouvernement fédéral.

**M. Marchand (Langelier):** Jusqu'à présent, non. Nous collaborons avec la ville de Toronto; j'ai rencontré M. Carton, et nous avons essayé d'examiner ces problèmes de transport dans la région métropolitaine de Toronto qui, comme vous le savez, seront sans doute aggraver par la construction de l'aéroport de Pickering. Je ne puis donc pas encore vous dire si nous allons participer à ces frais mais je ne peux pas vous dire non plus que nous ne le ferons pas.



[Texte]

• 1735

**Mr. Stackhouse:** Was any money from the revolving fund or other sources of federal revenue used for assisting in the construction of roads connecting Ste-Scholastique Airport?

**Mr. Marchand (Langelier):** No, it was done under the special area program, under regional economic expansion.

**Mr. Stackhouse:** And Toronto is not entitled to any DREE money, right?

**Mr. Marchand (Langelier):** It is not a special area under the law.

**Mr. Stackhouse:** Money can go to Montreal for this, but not Toronto.

**Mr. Marchand (Langelier):** For this, at this moment, no. Some is going to the Maritimes under special legislation, and we are committed to build the Mackenzie Highway too. It is not only Montreal.

**Mr. Stackhouse:** Not only Montreal, but it includes Montreal.

**Mr. Marchand (Langelier):** This is a special area and you do things in special areas. You do that in Manitoba, you do that in Alberta, you do that in . . .

**Mr. Mazankowski:** Not very many.

**The Chairman:** Let us get into that argument when we discuss DREE.

**Mr. Stackhouse:** DREE came into the answer, Mr. Chairman, and that is why we are discussing it.

**Mr. Atkey:** Mr. Chairman, I have a point of order to clarify an item that was raised earlier.

**The Chairman:** All right. I see it is 5.30. I will hear your point of order and then Mr. Danson's.

**Mr. Atkey:** My point of order relates to the previous year's expenditures on Pickering Airport, and the answer you gave me may have been a fair one. But what I was referring to when I threw out the figure of \$21 million for the purpose of clarification was the estimates for years dating back to 1969-70. Just for the record, in 1969-70 there was \$250,000 and in 1970-71 there was \$5,643,000 in the estimates. In 1971-72 there was \$3,369,000 and in 1972-73 there was \$12,000,257 in the estimates. I take it that those estimates were passed and those amounts of money in the estimates for those years were put in the revolving fund. Is that correct?

**Mr. Cornblat:** That is correct.

**Mr. Atkey:** But I take it as a result of your answer that the money was not spent, is that correct?

**Mr. Cornblat:** Yes. I understood your question. Your question was how much money was actually spent in those years and not what was in the estimates. This is the information I will get for you for this evening.

[Interprétation]

**M. Stackhouse:** Une partie des fonds renouvelables ou d'autres revenus fédéraux est-elle consacrée à la construction de routes pour relier l'aéroport de Ste-Scholastique?

**M. Marchand (Langelier):** Non, un programme régional spécial avait été créé à cet effet, dans le cadre de l'Expansion économique régionale.

**M. Stackhouse:** Toronto n'a donc pas droit à des fonds de ce Ministère?

**M. Marchand (Langelier):** Ce n'est pas une zone spéciale, conformément aux dispositions de la loi.

**M. Stackhouse:** Pour le même problème, Montréal peut recevoir de l'argent et pas Toronto.

**M. Marchand (Langelier):** Pour l'instant, non. Des fonds sont alloués aux provinces Maritimes, en vertu d'une loi spéciale et nous nous sommes engagés dans la construction de l'autoroute de Mackenzie. Donc, Montréal n'est pas un cas unique.

**M. Stackhouse:** Mais cette ville en bénéficie quand même.

**M. Marchand (Langelier):** Il s'agit d'une zone spéciale, et cela lui confère un statut particulier. Il en va de même pour le Manitoba, l'Alberta . . .

**M. Mazankowski:** Il n'y a pas beaucoup de cas.

**Le président:** Nous discuterons de cela quand il sera question de l'Expansion économique régionale.

**M. Stackhouse:** Le ministre a parlé du ministère de l'Expansion économique régionale en répondant à ma question, et c'est pour cela que nous en parlons.

**M. Atkey:** Monsieur le président, je voudrais faire un rappel au Règlement afin d'obtenir des précisions sur ce qui a été déjà dit.

**Le président:** Très bien. Il est 17 h. 30. Nous allons écouter votre rappel au Règlement et puis je passerai la parole à M. Danson.

**M. Atkey:** Il s'agit des dépenses engagées l'année dernière pour l'aéroport de Pickering, et j'aurais pu me contenter de la réponse que vous m'avez donnée. Mais, lorsque j'ai parlé de 21 millions de dollars, il s'agissait du budget des années 1969-1970. Je voudrais rappeler que le budget de 1969-1970 indiquait, pour ces dépenses, \$250,000, et qu'en 1970-1971, ce chiffre a passé à 5,643,000 dollars. En 1971-1972, ce chiffre n'est plus que de 3,369,000 dollars, et, en 1972-1973, le budget indique \$12,000,257. Ces différents budgets ont été adoptés, je pense, et l'argent qui y a été consacré a donc été versé dans le fonds renouvelable. Est-ce exact?

**M. Cornblat:** C'est exact.

**M. Atkey:** Mais vous m'avez dit que cet argent n'avait pas été dépensé, est-ce exact?

**M. Cornblat:** Oui. Je comprends ce que vous voulez dire. Vous voulez savoir combien d'argent, exactement, a été dépensé au cours de ces années, chiffre qui peut être différent de celui indiqué par le budget. Je vous fournirai cette information à la séance de ce soir.

[Text]

**Mr. Atkey:** If my figures are correct, the money passed in those estimates for Toronto International Airport No 2 would have gone into the revolving fund.

**Mr. Huck:** No, I am sorry. You can only take into the revolving fund the actual amount of money you need because when you take it into that fund you have to pay interest on it. Therefore you only take in what you need and if there is some shortfall in some of the programs you do not put that money into the revolving fund. That is one of the reasons why the carryover is shown here in 1973-74.

**Mr. Atkey:** These amounts of money were approved in the estimates for these previous years but you say it would not have been put into the revolving fund.

**Mr. Huck:** No, not unless it was spent.

**Mr. Atkey:** Where did it go then?

**Mr. Cornblat:** They were drawn on. The holding fund allows you to draw on the consolidated revenue fund for the amount of money you need to carry out a designated purpose. If, as Mr. Huck says, you do not need these moneys because your plans have changed, etc., you just do not draw on them. Otherwise you would have to start paying interest on them. That is why there is such a large carryover into 1973-74.

**The Chairman:** Your point is clarified. Mr. Danson.

**Mr. Danson:** Mr. Chairman, I am not a member of the Committee and my point of order was simply that I had one question, if I could have the indulgence of the Committee to ask it. I have another committee meeting tonight but...

**The Chairman:** That is fine.

**Mr. Danson:** Thank you, gentlemen. It relates to the whole question of the inquiry. On page 4 of the Minister's opening statement, at the bottom of the second paragraph, he says, "to determine the timing of and type of facilities needed", and I believe he expanded upon that in the House yesterday in answer to Mr. Lewis' question. I realize the Minister cannot disclose the precise thinking on the terms of reference. I think they are rather important and I would like to know if I could have his assurance that they will be in keeping with the spirit of his statement to the House on January 30, the Prime Minister's statement in Richmond Hill on September 20, his predecessor's letter of September 1 and Mr. Huck's statement to the conference in Calgary in, I think, October 1971.

**Mr. Marchand (Langelier):** Do you have any other ones?

**Mr. Danson:** I have others but I think these would be enough to give you...

**Mr. Marchand (Langelier):** I think, Mr. Danson, those terms of reference are going to be drafted. I do not know if I have read all the statements you referred to, but I know what was in the statement I signed in January and the board will surely be instituted on the basis of that statement.

[Interpretation]

**M. Atkey:** Si mes chiffres sont exacts, les sommes d'argent du budget prévues pour le second aéroport international de Toronto auraient été versées dans le fonds renouvelable.

**M. Huck:** Non vous ne pouvez verser dans ce fonds renouvelable que le montant exact d'argent dont vous avez besoin, car vous devez payer des intérêts sur cet argent. De sorte que vous n'y versez que ce dont vous avez besoin, et si vous en avez un peu trop, eh bien vous ne le versez pas dans le fonds renouvelable. C'est pour cela qu'il y a un report pour l'année 1973-1974.

**M. Atkey:** Ces sommes d'argent ont été approuvées dans le budget des années précédentes, mais vous dites que cela n'a pas été versé au fonds renouvelable.

**M. Huck:** Non à moins que ces sommes aient été utilisées.

**M. Atkey:** Où sont-elles allées alors?

**M. Cornblat:** Elles ont été retirées. Il nous est possible de retirer du Fonds de revenu consolidé la somme d'argent dont nous avons besoin pour un objectif particulier. Si, comme M. Huck l'a dit, vous n'avez pas besoin de cet argent parce que vous avez modifié vos projets, eh bien vous ne le retirez pas, sinon il vous faudrait payer des intérêts dessus. C'est pour cela que le report dans le budget de 1973-1974 est aussi important.

**Le président:** Vous avez donc les précisions voulues. Monsieur Danson.

**M. Danson:** Monsieur le président, je ne suis pas membre du Comité, mais je voudrais simplement vous demander de poser une question. J'ai un autre comité ce soir mais...

**Le président:** Bien.

**M. Danson:** Merci beaucoup. Je voudrais parler de l'enquête qui va être effectuée. À la page 4 de la déclaration d'ouverture du ministre, au bas du second paragraphe, il est dit: «Pour déterminer le calendrier et le genre d'installation nécessaire»; je crois que le ministre a donné davantage de détails, hier, à la Chambre, en réponse à une question de M. Lewis. Je comprends qu'il ne puisse nous donner davantage de précisions quant aux attributions de cette Commission. Il s'agit d'une question importante, et je voudrais avoir l'assurance que ces attributions seront déterminées en fonction de sa déclaration à la Chambre, le 30 janvier, et de celle du premier ministre, à Richmond Hill, le 20 septembre. Je voudrais également citer la lettre de son prédécesseur du 1<sup>er</sup> septembre, et la déclaration de M. Huck lors de la conférence de Calgary en octobre 1971.

**M. Marchand (Langelier):** C'est tout?

**M. Danson:** J'ai d'autres noms, mais je pense que c'est assez pour vous donner...

**M. Marchand (Langelier):** Ces attributions sont sur le point d'être déterminées. Je ne sais pas si je dispose de toutes les déclarations dont vous venez de parler, mais je sais tout au moins ce que contenait ma déclaration de janvier dernier; je peux vous affirmer que cette commission sera créée conformément à cette déclaration.



[Texte]

**Mr. Danson:** The statement of January 30?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

• 1740

**Mr. Danson:** Not particularly with reference to the other statements to which I referred?

**Mr. Marchand (Langelier):** Well I just speak about things I know.

**Mr. Danson:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Gentlemen, I understand the Minister and his staff can be back this evening. We will meet in the same room at 8 o'clock. I have Mr. Mazankowski, Mr. Ellis, Mr. Atkey and Mr. Blenkarn on my list and we will proceed with them at that time. If you can be here early we will try to get through this section.

The meeting stands adjourned.

#### EVENING SITTING

• 2011

**The Chairman:** Gentlemen, it is a little after 8 p.m. and perhaps we could proceed. The committee rules allow us to proceed without a quorum although no motion can be put until a quorum arrives. We have a few names on our list and we would like to make progress on the air transport program.

Mr. Mazankowski, yours is the first name on my list, followed by Mr. Ellis, Mr. Atkey and Mr. Stevens. If there is anybody else, so signify. Mr. Blenkarn. Mr. Mazankowski, go ahead.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman. This may be deviating somewhat from the context of our discussions prior to the dinner hour. Mr. Minister, could you explain the wildcat strike that has taken place at the Toronto International Airport today involving some 50 members of the International Association of Machinists and Aerospace Workers employed by Air Canada? What are the implications and will your department do anything to bring about an end to it, having regard to the heavy influx of traffic that we will be experiencing over the Easter weekend, Mr. Chairman?

**Mr. Marchand (Langelier):** As usual I do not have much more information than my friend. I know that there was a strike of the baggage handlers, members of the International Association of Machinists. They apparently did not know that they were going to conciliation with their grievance and collective agreement; they know now, after they had a meeting. I know they are back to work.

**Mr. Mazankowski:** They are back to work?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Mazankowski:** I did not realize that, Mr. Chairman.

**Mr. Marchand (Langelier):** They went back at 6.50 p.m.

[Interprétation]

**M. Danson:** Cette déclaration du 30 janvier?

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Danson:** N'est pas conforme aux autres déclarations que j'ai parlé.

**M. Marchand (Langelier):** Je ne parle que de ce que je connais.

**M. Danson:** Merci.

**Le président:** Messieurs, le ministre et ses fonctionnaires doivent revenir ce soir. Nous nous réunirons dans la même salle à 20 heures. J'ai sur la liste, MM. Mazankowski, Ellis, Atkey et Blenkarn. Ils parleront donc les premiers. J'espère que vous serez là à l'heure afin que nous puissions en finir avec cet article.

La séance est levée.

#### SÉANCE DU SOIR

**Le président:** Messieurs, il est huit heures passé et peut-être pourrions-nous commencer. Le règlement du Comité nous permet de le faire sans qu'il y ait quorum, bien qu'aucune motion ne puisse être présentée à moins qu'il y ait quorum. Nous avons plusieurs noms sur la liste et nous aimerions continuer avec le programme des transports aériens.

Monsieur Mazankowski, vous êtes le premier sur ma liste, suivi de MM. Ellis, Atkey et Stevens. S'il y a d'autres personnes, veuillez m'en avvertir. Monsieur Blenkarn. Monsieur Mazankowski, veuillez commencer.

**M. Mazankowski:** Je vous remercie, monsieur le président. Je vais m'écarter quelque peu des discussions que nous avons eues avant le dîner. Monsieur le ministre, pourriez-vous expliquer les grèves sauvages qui ont lieu aujourd'hui à l'aéroport international de Toronto impliquant quelque 50 membres de l'Association internationale des mécaniciens et employés de l'air de la compagnie Air Canada? Que sont les implications et que fera votre ministère pour mettre un terme à cette grève, si l'on tient compte de la circulation importante que nous connaissons pendant la fin de semaine de Pâques, monsieur le président?

**M. Marchand (Langelier):** Comme d'habitude, je n'ai guère plus de renseignements que mon ami. Je sais qu'il y a eu une grève des bagagistes, membres de l'Association internationale des mécaniciens. Apparemment ils ne savaient pas qu'ils pouvaient avoir recours à des conciliations et des conventions collectives; c'est le cas à présent, après qu'il aient tenu une réunion et je sais qu'ils ont repris le travail.

**M. Mazankowski:** Ont-ils repris le travail?

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Mazankowski:** Je ne le savais pas, monsieur le président.

**M. Marchand (Langelier):** Ils ont repris le travail à sept heures moins dix du soir.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** Does this involve a grievance with Air Canada? Are other airlines affected too by the action of the Machinists Association?

**Mr. Marchand (Langelier):** Air Canada is surely affected.

**Mr. Mazankowski:** What about the other airlines? I am sure there are employees who are affiliated with the union involved. Are they affected as well?

**Mr. Stoner:** If I may, Mr. Minister. I believe Air Canada are getting into negotiations with the IAM, and I think only their employees were affected as far as I know.

**Mr. Mazankowski:** It did not involve any other airline?

**Mr. Stoner:** Not to my knowledge.

**Mr. Mazankowski:** I see. This evolves, I take it, from the longstanding negotiations that have been going on.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, too much delay, because of a government that does not act quickly enough.

**Mr. Mazankowski:** Is this part of the problem between the Minister of Transport and the Chairman of Air Canada? Can we expect a wildcat walkout by the Chairman of Air Canada in the same context, Mr. Minister?

**Mr. Marchand (Langelier):** No. I hope this does not become more serious than it has been today, but it does no harm to understand what is going on.

**Mr. Mazankowski:** Thank you very much. Getting back to Pickering, Mr. Chairman, could the Minister tell the committee whether there have been any changes in the plans, the structure, the size of the proposed Pickering airport as it is now contemplated, compared to the project that was envisioned when the former Minister of Transport, Mr. Jamieson, announced it to the House in March 1972? Are you proceeding basically with the same size of airport, or has there been a scaling down of the original version as a result of some of the hearings and some of the statements made in objection to the Pickering site.

**Mr. Marchand (Langelier):** Actually, it is the same thing as far as I am concerned. One of the purposes of the enquiry is to know what the function of the new airport will be in relation to Malton. This can modify it a little.

• 2015

**Mr. Mazankowski:** You really do not know what the function of Pickering will be in relationship to Malton at this stage of the game.

**Mr. Marchand (Langelier):** We know what we intended to do, but we had this board of examination in order to be sure that this is what we should do.

**Mr. Mazankowski:** What did you have originally planned for it?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think it is well known that what we had in mind was to have the international airlines and international cargo at Pickering.

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** Cela implique-t-il des revendications avec Air Canada? Quelles sont les autres compagnies aériennes affectées par cette action de l'Association des mécaniciens?

**M. Marchand (Langelier):** Air Canada est certainement affecté.

**M. Mazankowski:** Qu'en est-il des autres compagnies aériennes? Je suis sûr qu'il existe des employés affiliés au syndicat concerné. Sont-elles également affectées?

**M. Stoner:** Si vous me permettez, monsieur le ministre, il me semble que la compagnie Air Canada mène des négociations avec le syndicat, et je crois que seuls ces employés sont affectés pour autant que je sache.

**M. Mazankowski:** Les autres compagnies aériennes n'étaient-elles pas impliquées?

**M. Stoner:** Non, pas que je sache.

**M. Mazankowski:** Je vois. Si je comprends bien, cela découle des longues négociations qui ont cours.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, il y a eu trop de retard, parce que le gouvernement n'a pas agi assez rapidement.

**M. Mazankowski:** S'agit-il du problème entre le ministre des Transports et le président d'Air Canada? Pouvons-nous nous attendre à ce que le président d'Air Canada se mette en grève de la même façon, monsieur le ministre?

**M. Marchand (Langelier):** Non. J'espère que les choses n'amplifieront pas, mais il n'a jamais nui de chercher à comprendre ce qui se passe.

**M. Mazankowski:** Je vous remercie. Pour en revenir à Pickering, monsieur le président, le ministre pourrait-il dire au Comité s'il y a eu des changements de plans, de structure, de taille dans la proposition d'aéroport pour Pickering tel qu'on l'envisage, par comparaison avec le projet envisagé lorsque le précédent ministre des Transports, M. Jamieson, l'a annoncé à la Chambre en mars 1972? Procédez-vous fondamentalement avec les mêmes données, ou y a-t-il eu une réduction de l'importance de l'aéroport à la suite des audiences et des déclarations faites en opposition avec ce projet d'aéroport à Pickering.

**M. Marchand (Langelier):** En fait, pour autant que je sache, il s'agit de la même chose. L'un des objectifs de l'enquête est de savoir quelle sera la fonction du nouvel aéroport par rapport à Malton. Il peut y avoir quelques modifications.

**M. Mazankowski:** Vous ne savez pas exactement quelle sera la fonction de Pickering par rapport à Malton.

**M. Marchand (Langelier):** Nous savons quelles sont nos intentions, mais nous avons cette commission de contrôle pour nous assurer de ce que nous devrions faire.

**M. Mazankowski:** Qu'avez-vous prévu à l'origine?

**M. Marchand (Langelier):** Je crois qu'il est bien connu que nous pensions à des lignes internationales et du fret international pour Pickering.



[Texte]

**Mr. Stoner:** There would be a mix of traffic that would gradually flow into a pattern. I think this was something that was always left in abeyance. You could have several combinations. We wanted to look at the connecting modes of transport to make sure that the travelling public had the most convenient one, but it was quite obvious, if you took the total number of passengers and looked at the capacity of what Malton could absorb by 1980, that you could come up with roughly the facility that you needed to take the excess. You could then put a mix of domestic, transborder, international, depending on what would be the most convenient.

**Mr. Mazankowski:** But at this point in time, Mr. Minister, you really are not clearly definitive in what the role and the use of the new Pickering airport will be.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, certainly not definitive. We rely on this board of examination, and the first terms of reference that have been drawn by the board of examination were the timing and the role of this new airport in relation to Malton.

**Mr. Mazankowski:** You must have had some fairly definitive plans originally when you went into the Pickering site in respect of the movement of people from Malton to the proposed site of Pickering. What mode were you anticipating? Surely you must be...

**Mr. Marchand (Langelier):** You mean the transport?

**Mr. Mazankowski:** That is right. Surely if you proceeded to that stage you must have had something definitively in mind as to how you would move the people from Malton to Pickering.

**Mr. Stoner:** We had a series of options. I think perhaps Mr. McDowell, if he is here, might say a word on it.

**Mr. Marchand (Langelier):** We do not even have that for Ste. Scholastique yet.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Minister, with all due respect, you did not decide to go to this type of review until your announcement in the House in January, I believe, and prior to that it was fairly certain that you were going to proceed with Pickering on the basis of the announcement that was made last March, so all I am suggesting to you, sir, is that you must have had some fairly defined proposal for the movement of passengers from Malton to Pickering and I am just interested in knowing what you had in mind.

**Mr. G. E. McDowell (General Manager, Toronto Area Airports Project):** Mr. Chairman, we have identified seven possible roles for Pickering and Malton. They go all the way from role (a) which would be only charter and North European traffic at Toronto or Pickering through a series of other options, to role (g) which would have all international and transborder long haul only at Pickering.

We have worked out projections which would determine for particular years what this would mean in segments, in millions of annual passengers.

**Mr. Mazankowski:** Does the manner in which you proceed here not have a bearing on the type of structure that you are going to be building in Pickering, depending upon the projected decision that you take out of the various options that you have?

[Interprétation]

**M. Stoner:** Il s'agirait d'un double schéma qui s'inscrirait dans le même cadre. Je crois que cela a quelque chose qui a toujours été laissé en souffrance. Vous auriez pu avoir plusieurs combinaisons. Nous voulions examiner les modes de transport connexes pour nous assurer que les voyageurs aient le plus intéressant mais il est apparu évident, si vous preniez l'ensemble des passagers et examiniez la capacité de Malton en 1980, qu'il faudrait trouver d'autres installations pour absorber le surplus. Nous aurions pu prévoir une combinaison de transports domestiques, internationaux et de fret, en choisissant ce qui serait le plus intéressant.

**M. Mazankowski:** Mais à l'heure actuelle, monsieur le ministre, vous ne savez pas exactement quels seront le rôle et l'utilisation de l'aéroport de Pickering.

**M. Marchand (Langelier):** Non, nous n'avons aucune idée précise. Nous nous fondons sur la commission de contrôle, et le premier mandat rédigé par cette commission concernait le rôle et le calendrier de ce nouvel aéroport par rapport à Malton.

**M. Mazankowski:** Vous devez avoir eu des plans plutôt précis au début lorsque vous avez mentionné le site de Pickering par rapport au mouvement de voyageurs à partir de Malton vers Pickering. Quel est le mode que vous aviez prévu? Assurément, ce devait être...

**M. Marchand (Langelier):** Vous parlez des transports?

**M. Mazankowski:** C'est exact. Assurément si vous étiez arrivé à ce stade, vous deviez avoir certains plans précis sur la façon de transporter les voyageurs de Malton à Pickering.

**M. Stoner:** Nous avons plusieurs possibilités. Je pense que peut-être M. McDowell, s'il est présent, pourrait vous en parler.

**M. Marchand (Langelier):** Nous n'en sommes pas encore là pour Ste-Scholastique.

**M. Mazankowski:** Monsieur le ministre, sauf votre respect, vous n'avez pas décidé d'utiliser ce genre de contrôle jusqu'à votre annonce à la Chambre au mois de janvier, me semble-t-il, et auparavant, il était à peu près sûr que vous alliez continuer avec Pickering sur la base des déclarations faites en mars dernier, aussi il me semble, monsieur, que vous devez avoir eu des propositions relativement précises concernant le mouvement des passagers de Malton à Pickering et je voudrais savoir ce qu'elles étaient.

**M. G. E. McDowell (directeur général, Projet des aéroports dans la région de Toronto):** Monsieur le président, nous avons reconnu sept rôles possibles pour Pickering et Malton. En commençant par le premier d'entre eux, qui serait uniquement celui des vols nolisés et du trafic nord européen à Toronto ou Pickering après plusieurs autres options, on aboutit au septième rôle qui préconise que tous les vols internationaux et les transbordements se fassent uniquement à Pickering.

Nous avons prévu plusieurs possibilités, qui nous permettent de dire pour des années en particulier ce que cela représenterait en segments, en millions de passagers annuels.

**M. Mazankowski:** La manière dont vous procédez ici a-t-elle une importance sur le type de structure que vous construirez à Pickering, selon la décision que vous prendrez parmi les différentes options disponibles?

[Text]

**Mr. McDowell:** The first phase of a major airport at Pickering would likely be a two-runway airport. The Pickering acreage, the Pickering area, will accommodate up to five runways. We do not believe that more than four would be necessary to the year 2000.

• 2020

The idea would be to build only what is needed when it is needed and, of course as the Minister has announced, there will be no construction until the board of examination gives its recommendations as to what the timing of the first phase should be and what type of airport the first phase should consist of.

**Mr. Mazankowski:** Am I to assume then that you would just merely be constructing minimum facilities in respect of the terminal operation, having regard for the fact that you could expand your runways and, therefore, you naturally would have an increase in the amount of traffic?

**Mr. McDowell:** Yes, Mr. Chairman, you obviously cannot construct half a runway, so the first phase is one runway, possibly two, and just sufficient passenger processing facilities to accommodate the capacity that we think should be there for the first phase. Then we would build incrementally beyond that.

**Mr. Mazankowski:** There will obviously be a movement of passengers between the two airports, I am led to assume. Whose responsibility is it to move the passengers from one air terminal to the other or from one airport to the other? For example, if I fly out of Edmonton destined for Paris and I land in Malton and then end up having to leave from Pickering for Paris, whose responsibility will it be to move me from Malton to Pickering?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think this is something that would be a joint responsibility. I do not say necessarily financial, but we have to study that with the province. Maybe eventually financially...

**Mr. Mazankowski:** Surely this would have to be one of the major considerations in the construction of an airport at the west end of Toronto and the east end of Toronto. Certainly this would be one of the very basic considerations that would have to be looked into. Do you have a series of options available there?

**Mr. Stoner:** If I might just comment on that point. It was a factor...

**Mr. Mazankowski:** STOL has gone.

**Mr. Stoner:** ... Mr. Mazankowski, that the provincial government's main thrust for its infrastructure of its highways was in the direction of Pickering. It was quite obvious that one of the disadvantages of going to some of the other sites, apart from a number of other criteria, was that fact that you would be running into higher total costs, that is for Canadians in terms of provincial expenditures as well as federal, because of transportation.

**Mr. Mazankowski:** I see. In other words, a passenger would not necessarily be confronted with paying the taxi fare from Malton to Pickering over and above his passenger ticket?

**Mr. Marchand (Langelier):** That is the case in all cities.

[Interpretation]

**M. McDowell:** La première phase d'un grand aéroport à Pickering concernerait un aéroport à deux pistes. La superficie de Pickering, de la région de Pickering, permettrait la construction de cinq pistes. Nous ne pensons pas que plus de quatre pistes seraient nécessaires d'ici l'an 2,000.

L'idée consiste à construire le nécessaire lorsque cela est nécessaire et, bien sûr, comme le ministre l'a annoncé, il n'y aura aucune construction jusqu'à ce que la Commission des transports fasse ses recommandations sur le calendrier de la première phase et le genre d'aéroport nécessaire au début.

**M. Mazankowski:** Dois-je supposer que vous construirez uniquement le minimum d'installations par rapport au projet global, en pensant pouvoir augmenter vos pistes et, par conséquent, en fonction de l'accroissement du trafic?

**M. McDowell:** Oui, monsieur le président. Il est certain qu'on ne peut pas construire une demi-piste, ainsi la première phase concerne une piste, peut-être deux, et suffisamment d'installations pour tenir compte de la capacité que l'on prévoit comme dans la première phase. Ensuite, nous construirons le reste progressivement.

**M. Mazankowski:** Il y aura évidemment un mouvement de passagers entre les deux aéroports, si j'ai bien compris. A qui reviendra-t-il de transporter les passagers d'un terminus à l'autre ou d'un aéroport à l'autre? Par exemple, si je pars d'Edmonton à destination de Paris et si j'atterris à Malton pour redécoller de Pickering à destination de Paris, à qui incombera-t-il de me transporter de Malton à Pickering?

**M. Marchand (Langelier):** Je crois qu'il s'agira là d'une responsabilité mixte. Je ne dis pas nécessairement financière, mais nous devons étudier cette possibilité avec la province, peut-être qu'en fin de compte du point de vue financier...

**M. Mazankowski:** C'est certainement un des sujets les plus importants lors de la construction d'un aéroport à l'ouest de Toronto et à l'est de Toronto. C'est certainement l'un des sujets dont il faudra tenir compte. Existe-t-il plusieurs possibilités à cet égard?

**M. Stoner:** Puis-je faire un commentaire? C'était un facteur...

**M. Mazankowski:** On ne parle plus du projet ADAC.

**M. Stoner:** Monsieur Mazankowski, le gouvernement provincial prévoyait l'infrastructure de ces autoroutes en direction de Pickering. Il est apparu évident que l'un des inconvénients des autres sites, à l'exception d'un nombre d'autres critères, était le fait qu'il aurait fallu dépenser davantage de fonds provinciaux et fédéraux à cause des transports.

**M. Mazankowski:** Je vois. En d'autres termes, un passager n'aurait pas nécessairement à payer le transport par taxi de Malton à Pickering en plus de son billet d'avion.

**M. Marchand (Langelier):** C'est le cas dans toutes les villes.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** I am talking about a passenger who is leaving Edmonton destined for Paris and certainly if you are going from Edmonton to Toronto it is the passenger's responsibility to get downtown, but it seems to me if you are going to have to land in one airport and take off from another to continue your flight, this would pose a great deal of inconvenience and a bit of a problem. I just wonder how that would be handled, whether this would create a burden on the passenger who is flying.

**Mr. Marchand (Langelier):** It is not more of a burden than it is in New York or in Paris if you have to go from Orly to Le Bourget to go somewhere else.

**Mr. Mazankowski:** Yes, but we are in Canada now, and it is not a burden in Toronto and it is not a burden in Montreal.

**Mr. Stoner:** We do have one advantage, if I might say so, from the very point you have made, Mr. Mazankowski. The fact that we are starting our planning well in advance, that hopefully between the airlines and their scheduling and the arrangements that are made for connecting these two airports together, you would have a minimum amount of people having to go across town. This is the objective. Obviously if you could have everything at one site, I think everybody in the world says having one airport, if it is manageable, is the best solution, but it does not become manageable because of noise and other factors. I would assume that as far as the responsibility of who would pay the cost if someone has to go across town, we would tend to follow generally accepted practices. I think this would be for the airlines, not for the government to decide. I suppose the government gets involved in terms of building the roads, but after that it is a . . .

**An hon. Member:** A helicopter.

**Mr. Marchand (Langelier):** We are not going to pay your cab.

• 2025

**Mr. Mazankowski:** I was not concerned about myself, Mr. Marchand, I am concerned about all the wonderful Westerners who may want to travel to Europe via Toronto.

**The Chairman:** Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** Thank you, Mr. Chairman. I am going to stray from Pickering to three or four other items in the report which the Minister so eloquently delivered at the beginning of our meeting this afternoon. He said three things in the report and I questioned him on this before.

He said that by January 1 it is going to become mandatory for electronic locator transmitters to be put on all light aircraft. I wonder, Mr. Marchand, since the time I asked you in the House three months ago, when you were going to get me an answer, if you found out if these are going to be Canadian made?

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Mcleish, do you have a report on this?

**Mr. Mcleish:** Two Canadian companies have indicated that they feel they could have the production capacity to meet the Canadian market.

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** Je parle d'un passager qui quitte Edmonton à destination de Paris et, si vous allez d'Edmonton à Toronto, il incombe au passager de se rendre au centre-ville, mais il me semble que si vous atterrissez dans un aéroport pour décoller d'un autre et poursuivre votre vol, cela pose pas mal de difficultés. Je voudrais savoir comment on a réglé ce problème si cela va causer au passager en transit.

**M. Marchand (Langelier):** Ce ne sera pas plus difficile que cela ne l'est à New-York ou Paris lorsque vous devez passer d'Orly au Bourget.

**M. Mazankowski:** Oui, mais nous parlons du Canada, et cela n'est pas un problème à Toronto ni à Montréal.

**M. Stoner:** Nous avons certainement un avantage, si je puis m'exprimer ainsi, du point de vue que vous mentionnez, monsieur Mazankowski. Nous espérons qu'entre les lignes aériennes et leurs plans de vols on aura prévu des dispositions pour relier ces deux aéroports, de façon qu'il y ait le moins de passagers possibles qui doivent traverser la ville. C'est là l'un des objectifs. Évidemment, tout pourrait se trouver au même endroit, je pense que chacun reconnaîtra qu'un seul aéroport, lorsque cela est possible, constitue la meilleure solution, mais cela n'est pas toujours possible en raison du bruit et des autres facteurs. Je pense qu'en ce qui concerne la responsabilité du transport, pour une personne qui doit traverser la ville, nous suivrons les pratiques qui sont généralement acceptées. Il me semble que la décision reviendrait aux compagnies aériennes et non pas au gouvernement. Je pense que le gouvernement est responsable de la construction des routes, mais après cela . . .

**Une voix:** Un hélicoptère.

**M. Marchand (Langelier):** Nous n'allons pas vous payer votre taxi.

**M. Mazankowski:** Je ne parlais pas tant de moi-même, monsieur Marchand, mais plutôt de ces habitants de l'Ouest qui désirent se rendre en Europe par Toronto.

**Le président:** Monsier Ellis.

**M. Ellis:** Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais quitter le sujet de Pickering et aborder d'autres sujets dans le rapport que le ministre nous a si éloquemment présenté au début de notre réunion cet après-midi. Il a mentionné trois choses dans ce rapport et je l'ai déjà questionné.

Il a dit que, d'ici le 1<sup>er</sup> janvier, il serait obligatoire d'installer des émetteurs-récepteurs dans tous les avions légers. Je me demande, monsieur Marchand, depuis que vous avez fait cette demande à la Chambre il y a trois mois, et que vous alliez me donner une réponse, si vous avez découvert si ces appareils seraient de construction canadienne?

**M. Marchand (Langelier):** Monsieur Mcleish, avez-vous un rapport à ce sujet?

**M. Mcleish:** Deux compagnies canadiennes ont mentionné qu'elles pourraient adapter leur production aux exigences du marché canadien.

[Text]

**Mr. Ellis:** Have you considered the impact that this will have on many light aircraft that fly out of airports in southern Ontario, for example in highly built up areas and never stray from that area and the fact that these aircraft will have to be structurally altered in most cases if they are going to be built into the airframe?

**Mr. Mcleish:** The draft air navigation order provides that aircraft remaining within a 25-mile radius of their base do not have to comply.

**Mr. Ellis:** Have you considered any assistance for those that are travelling distances? After all it costs the federal government now over \$1 million for a single search. Have you considered any assistance to those private pilots who are going to be forced to put these in? It could cost a few hundreds of dollars for those who fly only Saturday afternoon and Sundays for pleasure. Have you considered any federal assistance for them?

**Mr. Marchand (Langelier):** You mean light aircraft that go farther than 25 miles?

**Mr. Ellis:** Yes. In my particular riding from Belleville to Bancroft is 75 miles and Sunday afternoon there is all kinds of air traffic between these two points, and these people do not fly any other time of the week. These fellows really would never ever put these ELTs on of their own accord.

**Mr. Marchand (Langelier):** As you know, they have up until next January to make representation.

**Mr. Ellis:** I understand the RCFCA have made representations to you already, Mr. Marchand.

**Mr. Marchand (Langelier):** Well, okay.

**Mr. Ellis:** Have they not? I am referring to the Royal Canadian Flying Courses Association.

**Mr. Marchand (Langelier):** If they have, okay, we will look into that.

**Mr. Ellis:** Along this same line, I am intrigued that we are only spending \$800,000, that is \$405,000 for DME equipment and \$395,000 for VOR equipment, yet we are spending more than that in fellowships to students that are interested in transport. I have nothing against that but, basically, education is a provincial matter and I think our program for DME and particularly VOR in the north country should be quite a bit higher than the \$395,000 set aside for it. I am wondering why we do not have more funds going into that particular program, which would be a tremendous help to private pilots.

**Mr. Marchand (Langelier):** What is the right amount, in your opinion?

**Mr. Ellis:** All you have shown in the estimates are \$800,000; \$405,000 for DME and \$395,000 for VOR. A figure of \$1.5 million was mentioned in one news article. I do not know how much the right amount is but there must be an amount which will give some assistance to bush pilots flying in the north country.

[Interpretation]

**M. Ellis:** Avez-vous considéré l'importance que cela aura sur de nombreux avions légers qui décollent du Sud de l'Ontario, par exemple, dans les régions à forte densité urbaine, sans jamais quitter ces régions, et le fait que ces appareils devront être changés fondamentalement dans la plupart des cas si on veut installer ces dispositifs?

**M. Mcleish:** Les règlements de navigation aérienne prévoient que les appareils demeurant dans un rayon de 25 milles à partir de leur base n'ont pas à répondre à ces exigences.

**M. Ellis:** Avez-vous pensé à une aide possible pour ceux qui parcourent de plus grandes distances? Après tout, il en coûte 1 million de dollars et plus au gouvernement fédéral dans le cas des recherches. Avez-vous pensé à une aide aux pilotes privés qui devront installer ces dispositifs? Il pourrait leur en coûter quelques centaines de dollars uniquement pour voler le samedi après-midi et le dimanche? Avez-vous pensé à une aide fédérale?

**M. Marchand (Langelier):** Vous parlez des avions légers qui dépassent un rayon de 25 milles?

**M. Ellis:** Oui. Dans ma circonscription en particulier, de Belleville à Bancroft, il y a 75 milles et le dimanche après-midi, toutes sortes d'appareils circulent entre ces deux points et les pilotes ne volent pas les autres jours de la semaine. S'il n'en tenait qu'à elles, ces personnes n'installeraient jamais des dispositifs de transmetteur-radio.

**M. Marchand (Langelier):** Comme vous le savez, ils ont jusqu'au mois de janvier prochain pour faire des représentations.

**M. Ellis:** Je crois que la RCF-CA vous a fait des représentations, monsieur Marchand.

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Ellis:** N'est-ce pas? Je parle de la *Royal Canadian Flying Courses Association*.

**M. Marchand (Langelier):** Si c'est le cas, nous les examinerons.

**M. Ellis:** Dans le même ordre d'idée, je me préoccupe de voir que nous ne dépenserons que \$800,000, c'est-à-dire \$405,000 pour les équipements DME et \$395,000 pour les équipements VOR, alors que nous consacrons davantage d'argent aux bourses pour les étudiants qui s'intéressent au transport. Je n'ai rien contre cela fondamentalement, l'enseignement est une responsabilité provinciale, et je pense que nos programmes de DME et particulièrement VOR, dans le Nord du pays devraient être plus importants que les \$395,000 qui lui sont consacrés. Je voudrais savoir pourquoi il n'y a pas davantage de fonds consacrés à ce programme, qui constitue une aide importante aux pilotes privés.

**M. Marchand (Langelier):** Quelle devrait être la somme, selon vous?

**M. Ellis:** Nous avons, dans les prévisions budgétaires, uniquement \$800,000; \$405,000 pour le DME et \$395,000 pour le VOR. On a mentionné, dans un article de journal, la somme de 1 million et demi de dollars. Je ne sais pas s'il s'agit là de la somme exacte, mais il doit y avoir une somme qui permette de venir en aide aux pilotes de brousse qui volent dans le Nord du pays.



[Texte]

**Mr. Marchand (Langelier):** Those expenses are only for 1973.

**Mr. Ellis:** Pardon?

• 2030

**Mr. Marchand (Langelier):** Those expenses you referred to are just for 1973, but we had larger amounts...

**Mr. Ellis:** This came out of your report, Mr. Minister. May I take it there is some assurance that we will have more money for 1974 and the years following?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think I announced that.

**Mr. Ellis:** I did not read it in the report, although it may be there. All I saw was the figures.

**Mr. Stoner:** I believe the report, sir, only deals with the amounts to be spent in 1973-74. Mr. Marchand recently announced a very much larger program for the North to be spread over three of four years. I have forgotten the exact total. It is on page 13.

**Mr. Ellis:** But there is a larger amount coming. That is fine.

I have two more questions, Mr. Chairman. I have recently heard reports that STOL is dead simply because the Americans seem to have turned it down. I would like to think that Canadian initiative and ingenuity might still make that program viable in Canada. Would you like to comment on that?

**Mr. Marchand (Langelier):** STOL is not dead, even if the Americans change their minds. I think this is something we have done in Canada, it is something we know something about. We have the technology and I can tell you that at the time the Americans decided to forget about STOL we had not. It does not influence our program at all.

**Mr. Stoner:** I wonder, Mr. Minister, if I may comment on the American reaction. Last week I met with the Under-Secretary of Transportation in Washington, and he said that the American decision was totally based on the difficulty of finding an adequate site in New York. That there was a very substantial body of interest in the United States in this and that as a senior official who I think was going back to private life, he was leaving the Nixon administration, he was convinced that STOL would be part of the future. So, that decision is not an irrevocable decision, and the Canadians are going ahead with their program.

**Mr. Ellis:** I can think of a couple of blocks around 83rd and Lexington that could be levelled without any problem at all. Would you say that there is probably more hope for the STOL system than there is for the hydrofoil, or something like that?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Ellis:** Good. Finally. Mr. Chairman, I want to get back to Pickering to bring us back on track for our next speaker I was looking at an article that appeared on my desk today in which a gentleman from the Ontario Ministry of Transportation and Communications said that Toronto International 2 will go ahead but it will be scaled down from the size presently contemplated. Would you like to comment on that statement?

[Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** Ces crédits ne concernent que 1973.

**M. Ellis:** Je vous demande pardon?

**M. Marchand (Langelier):** Les dépenses que vous mentionnez ne concernent que 1973, mais nous avons des sommes plus importantes...

**M. Ellis:** Cela ressort de votre rapport, monsieur le ministre. Puis-je en conclure que davantage de fonds seront consacrés en 1974 et les années suivantes?

**M. Marchand (Langelier):** Je crois l'avoir déjà dit.

**M. Ellis:** Je ne l'ai pas lu dans le rapport, bien que cela puisse s'y trouver. Tout ce que je vois, ce sont des chiffres.

**M. Stoner:** Je crois que le rapport, monsieur, ne parle que des sommes qui seront dépensées en 1973-1974. M. Marchand a annoncé récemment un programme plus important réparti sur trois ou quatre années pour le Nord. J'en ai oublié la somme exacte, elle se trouve à la page 13.

**M. Ellis:** Mais s'il y a une somme plus importante, c'est excellent.

J'ai deux autres questions, monsieur le président. J'ai récemment entendu des rapports disant que l'on avait abandonné le projet ADAC parce que les Américains semblaient l'avoir également abandonné. Il me semblait que les initiatives et l'ingéniosité des Canadiens pouvaient rendre ce programme viable au Canada. Aimerez-vous ajouter quelque chose?

**M. Marchand (Langelier):** Le programme ADAC n'est pas abandonné, même si les Américains ont changé d'avis. Je pense que c'est quelque chose que nous avons mis au point au Canada, et nous en savons beaucoup. Nous avons la technologie et je puis vous dire que lorsque les Américains ont décidé d'abandonner ce projet, ça n'était pas le cas pour nous. Cela n'a pas influencé notre programme.

**M. Stoner:** Je me demande, monsieur le ministre, si je peux parler de la réaction américaine. La semaine dernière, j'ai rencontré le sous-secrétaire aux Transports à Washington, et il a dit que la décision américaine était fondée essentiellement sur la difficulté de trouver un site adéquat à New York. Il a ajouté qu'il y avait plusieurs groupes d'intérêts américains à ce projet et qu'un fonctionnaire principal qui, me semble-t-il, partait en retraite, abandonnant le gouvernement Nixon, était convaincu que ce projet serait un projet d'avenir. Ainsi, cette décision n'est pas irrévocable, et les Canadiens vont poursuivre leur programme.

**M. Ellis:** Je pense à plusieurs blocs d'immeubles aux alentours de la 83<sup>e</sup> rue et de Lexington qui pourraient être nivelés sans difficulté. Penseriez-vous qu'il y aurait davantage d'espoir dans ce projet ADAC que dans celui des hydroglisseurs, ou des autres de même nature?

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Ellis:** Bien. Finalement, monsieur le président, je veux revenir à Pickering, pour remettre sur la piste l'orateur suivant. J'ai examiné un article qui est apparu sur mon bureau aujourd'hui, dans lequel une personne de Toronto du ministère des Transports et des Communications déclarait que le deuxième aéroport international de Toronto irait de l'avant mais serait d'une taille inférieure à celle auparavant prévue. Aimerez-vous ajouter des commentaires?

*[Text]*

**Mr. Marchand (Langelier):** Pickering will be scaled down?

**Mr. Ellis:** That is what the man says.

**Mr. Marchand (Langelier):** I do not know.

**Mr. Ellis:** This was a discussion of aviation . . .

**Mr. Marchand (Langelier):** We do not intend to scale it down.

**Mr. Ellis:** You intend to . . .

**An hon. Member:** Who was the man, Mr. Chairman?

**The Chairman:** The same man who was referred to earlier.

**Mr. Ellis:** Yes. The article quoted a Mr. W. B. McCarter, Project Manager, General Aviation, Ontario Ministry of Transportation and Communications.

**Mr. Marchand (Langelier):** It is the same story.

**Mr. Ellis:** The same story. You are definitely going to go ahead with it in the size that it is.

**Mr. Marchand (Langelier):** Unless . . .

**Mr. Ellis:** With that exception.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Ellis:** All right, fine. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Marchand (Langelier):** Unless President Nixon brings out something new.

**The Chairman:** I have an apology to make to Mr. Atkey. I had Mr. Blenkarn's name down and when I read off my list I forgot about him.

**Mr. Harney:** Are you on the second round now, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Yes I am. Would you like me to put your name down? I am sorry, I did not catch your eye. Does anyone else want their name put down? Mr. McRae.

**An hon. Member:** You now have two eyes to catch, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I will catch both yours. Mr. Blenkarn, with an apology to Mr. Atkey, because I had him down as the next questioner but I had Mr. Blenkarn's name down before supper. You will be next, Mr. Atkey, and then Mr. Harney.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Minister, it has been suggested that no major city has really been effectively able to operate with two international airports. Can you comment on that? The suggestion is that it is very confusing to try to have two international airports in one city and with the transportation from one airport to another. I note that only New York, really, has two major international airports. How is Toronto going to operate with two major international airports?

*[Interpretation]*

**M. Marchand (Langelier):** Voulez-vous dire que Pickering serait diminué?

**M. Ellis:** C'est ce que ces personnes déclaraient.

**M. Marchand (Langelier):** Je ne sais pas.

**M. Ellis:** Il était question d'aviation . . .

**M. Marchand (Langelier):** Nous n'avons pas l'intention d'en diminuer l'importance.

**M. Ellis:** Vous avez l'intention de . . .

**Une voix:** Quelle était cette personne, monsieur le président?

**Le président:** La même que celle dont on a parlé auparavant.

**M. Ellis:** Oui. L'article citait un certain M. W. B. McCarter, directeur de la planification, Aviation générale, ministère des Transports et des Communications d'Ontario.

**M. Marchand (Langelier):** C'est toujours la même histoire.

**M. Ellis:** La même histoire. Vous allez donc poursuivre en conservant la taille initialement prévue.

**M. Marchand (Langelier):** A moins que . . .

**M. Ellis:** Avec cette exception.

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Ellis:** Très bien. Je vous remercie, monsieur le président.

**M. Marchand (Langelier):** A moins que le président Nixon n'apporte quelque chose de nouveau.

**Le président:** Je dois présenter des excuses à M. Atkey. J'avais inscrit le nom de M. Blenkarn mais je l'ai oublié au moment de la lecture.

**M. Harney:** Parlez-vous du second tour de questions, monsieur le président?

**Le président:** Oui. Aimerez-vous que j'inscrive votre nom? Je suis désolé de ne pas avoir remarqué votre requête. Qui d'autre veut que l'on inscrive son nom? Monsieur McRae.

**Une voix:** Vous avez maintenant deux yeux pour voir, monsieur le président.

**Le président:** Je tiendrai compte des vôtres. Monsieur Blenkarn, en présentant des excuses à M. Atkey, car je l'avais retenu pour poser les questions suivantes, mais j'avais inscrit le nom de M. Blenkarn avant le dîner. Vous viendrez ensuite, monsieur Atkey, suivi de M. Harney.

**M. Blenkarn:** Monsieur le ministre, on a dit qu'aucune grande ville n'avait été réellement capable de fonctionner avec deux aéroports internationaux. Pourriez-vous faire des commentaires? On a dit qu'il était fort difficile d'avoir deux aéroports internationaux dans une ville avec les transports obligatoires d'un aéroport à l'autre. Je remarque que seule New York a réellement deux grands aéroports internationaux. Comment cela se passera-t-il dans le cas des deux grands aéroports internationaux de Toronto?



[Texte]

**Mr. Marchand (Langelier):** Paris asked for that for a long time. A new one is coming to Paris and there is the other one, Bourget, for domestic flights.

• 2035

**Mr. Blenkarn:** Yes, I know. But are you comparing Paris, France with Toronto? That is the first time I have heard Paris compared with Toronto.

**Mr. Marchand (Langelier):** That is fine, no? I do not know if it is a matter of principle. It is just a matter of needs. Some of my people were technicians in that field.

**Mr. Blenkarn:** I was most interested in the a) to g) approaches on the possible role of Pickering or Malton with respect to various traffic patterns anticipated for the two airports. Could you give us the a) to g) possibilities? I understand the a) was in connection with charter traffic only and the g) was the whole ball of wax. What is the general approach between the two airports? What are the various seven functions? And what are the stages of those functions?

**Mr. Huck:** It is very difficult to come to any conclusions; the studies that were initiated in this regard have been set aside, because in June last year the government decided to undertake an independent examination of the role and timing of Pickering. We can give you some examples of work that was done before that, but they are not conclusive at all.

**Mr. Blenkarn:** Is it intended that Pickering should be a full-scale airport, like Malton? Or is it intended that Pickering should be someplace where we might unload or load up some cargo planes and possibly some charter aircraft and that Pickering should be a second-rate airport that we build perhaps because Toronto would like some other facilities?

**Mr. Marchand (Langelier):** As far as I am aware, this is not what has been intended at all. Pickering is supposed to be a full-fledged airport. We were interested in this board of examination because we want to know exactly how the work is going to be divided between Malton and Pickering. To say that we intended from the start that Pickering would be an airport used for cargo purposes only, is not true.

**Mr. Blenkarn:** There are, perhaps, 10 or 15 flights a day from Ottawa to Toronto. Are half of those going to land at Pickering and half at Malton? What kind of service are you going to supply to customers in metropolitan Toronto? Will there be one place from which they can get decent air service?

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Baribeau, how are you going to do that in Montreal with two airports?

**Mr. B. Baribeau (General Manager, New Montreal International Airport Project):** Mr. Chairman, in Montreal we have already decided on a segregation of flights. We are going to transfer all international flights to the new airport, along with a number of domestic flights, to minimize connections between the two airports.

[Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** Paris en a également fait la demande depuis longtemps. Ils vont en construire un nouveau à Paris en plus de celui qui existe au Bourget pour les vols nationaux.

**M. Blenkarn:** Oui, je le sais. Mais est-ce que vous comparez Paris à Toronto? C'est la première fois que j'entends une comparaison entre Paris et Toronto.

**M. Marchand (Langelier):** C'est très bien, n'est-ce pas? Je ne sais pas si c'est une question de principe. C'est une simple question de besoins. Certains membres de mon personnel étaient techniciens en ce domaine.

**M. Blenkarn:** Mon attention a été retenue par les attributions a) à g) possibles de Pickering ou Malton concernant les divers trafics prévus pour les deux aéroports. Pourriez-vous nous dire en quoi consiste les possibilités de a) à g)? Je crois comprendre que cela a rapport au transport nolisé seulement et que g) faisait boule de cire. Quelle est la manière générale d'envisager les 2 aéroports? Quelles sont les diverses sept fonctions? Et quelles sont les étapes de ces fonctions?

**M. Huck:** Il est très difficile de conclure; les études qui ont été entreprises à cet égard ont été mises de côté parce que, en juin l'année dernière, le gouvernement a décidé d'examiner indépendamment le rôle et l'opportunité de Pickering. Nous pouvons vous donner des exemples de travaux qui ont été faits précédemment, mais ils ne tirent pas à conséquence.

**M. Blenkarn:** Est-ce que Pickering doit être un aéroport à part entière comme Malton? Ou un endroit de chargement ou de déchargement des transports commerciaux aériens et peut-être de certains aéronefs nolisés et que Pickering devienne un aéroport de seconde coasse construit peut-être parce que Toronto voudrait avoir de nouvelles installations?

**M. Marchand (Langelier):** Dans la mesure où je suis renseigné, telle n'est pas l'intention. Pickering doit être un aéroport à part entière. Nous avons été intéressés à l'étude effectuée par la commission car nous voulons savoir exactement de quelle manière le travail sera partagé entre Malton et Pickering. De prétendre que nous avons songé au début à faire de Pickering un aéroport commercial exclusivement n'est pas exact.

**M. Blenkarn:** Il y a peut-être 10 à 15 envolées par jour d'Ottawa à Toronto. Est-ce que la moitié des atterrissages se feront à Pickering et la moitié à Malton? Quel genre de services donnerez-vous aux abonnés de la région métropolitaine de Toronto? Y a-t-il un endroit où les voyageurs pourront obtenir un service raisonnable de transport aérien?

**M. Marchand (Langelier):** Monsieur Baribeau, de quelle façon allez-vous procéder à Montréal avec deux aéroports?

**M. B. Baribeau (administrateur général du projet du nouvel aéroport international à Montréal):** Monsieur le président, à Montréal nous avons déjà décidé de départager les vols. Nous allons transférer tous les vols internationaux au nouvel aéroport ainsi qu'un certain nombre d'envolées domestiques, afin de réduire les contacts entre les 2 aéroports.

[Text]

**Mr. Blenkarn:** All right. In Montreal, in Mirabel, you are going to have 88,000 acres, and you have bought most of that land. You are going to build a full-scale airport. Why do you not abandon Dorval completely? The land around Dorval is worth some money. Why are you sterilizing it with airport use, when you have more than ample space in the Mirabel site to handle all the conceivable traffic for Montreal—indeed probably for Ottawa, the eastern part of Ontario, and the western part of Quebec?

**Mr. Marchand (Langelier):** We expropriated 88,000 acres in Montreal because, at that moment, we did not have the co-operation of the province. We wanted to be sure that we could control this land. In Pickering we did not have to do that; the province undertook to zone what was outside the airport itself. You cannot make any comparison between the two.

**Mr. Blenkarn:** In other words, in Montreal it is the intention to continue to operate two airports—two complete, separate, facilities. I suggest to you, Mr. Minister, that one facility, properly oriented could work. Is that right?

• 2040

**Mr. Marchand (Langelier):** No.

**Mr. Blenkarn:** That is would not work, one facility would not work, that Montreal in fact needs two airports—is that the situation?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, of course. Otherwise it would have been silly to build two.

**Mr. Blenkarn:** Why would you not abandon your Dorval facilities and move the entire operation to Mirabel?

**Mr. Marchand (Langelier):** It is a matter of cost. It would have been very, very costly to do that.

**Mr. Blenkarn:** What is the cost of running a separate facility?

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Baribeau, do you have anything on this?

**Mr. Baribeau:** The cost to the department, the difference is not very high. In Dorval you have a major investment that is useful, and Dorval is located close to the city of Montreal. Once the noisier aircraft are removed from that site I think the airport can serve a very useful purpose for many years.

**Mr. Blenkarn:** What is the value of the land presently owned by the Ministry of Transport at Dorval?

**Mr. Marchand (Langelier):** I do not know.

**Mr. Blenkarn:** Have you had any appraisals on the land value in that part of Montreal Island, where land values are certainly advancing quite rapidly?

**Mr. Baribeau:** We have had appraisals but unfortunately I do not have the figures.

**Mr. Blenkarn:** Are those appraisals available from the ministry?

[Interpretation]

**M. Blenkarn:** Très bien. A Montréal, vous disposerez de Mirabel de 88 mille acres et vous avez acheté presque tout le terrain. Vous allez construire un aéroport à haute échelle. Pourquoi ne pas abandonner Dorval complètement? Le terrain autour de Dorval vaut beaucoup d'argent. Pourquoi en restreindre l'activité par un aéroport quand vous avez plus que l'espace suffisant à l'emplacement de Mirabel pour manier tout le trafic imaginable de Montréal et même probablement pour Ottawa, pour la partie est de l'Ontario et l'ouest du Québec?

**M. Marchand (Langelier):** Nous avons fait l'expropriation de 88,000 acres à Montréal parce que, à ce moment-là, nous ne comptons pas sur la collaboration de la province. Nous voulions être certains d'avoir le contrôle sur cette superficie. A Pickering, nous n'avons pas eu à le faire; la province a décidé du zonage en dehors du terrain de l'aéroport. Il est impossible de comparer les deux.

**M. Blenkarn:** Autrement dit, à Montréal on prétend continuer l'exploitation de 2 aéroports, de 2 installations complètes et distinctes. Je vous dis, monsieur le ministre, qu'une installation, pourvu qu'elle soit bien utilisée, pourrait suffire. N'est-ce pas vrai? Et c'est la cas présenté par les Indiens des Prairies—négociers des traités.

**M. Marchand (Langelier):** Non.

**M. Blenkarn:** Cela ne marcherait pas; Montréal a besoin de deux aéroports?

**M. Marchand (Langelier):** Oui, il va sans dire. Autrement, nous ne serions pas assez sots pour en construire deux.

**M. Blenkarn:** Pourquoi ne pas abandonner celui de Dorval et tout transporter à Mirabel?

**M. Marchand (Langelier):** C'est une question de coût. Cela coûterait très, très cher.

**M. Blenkarn:** Quel est le coût d'exploitation d'une installation distincte?

**M. Marchand (Langelier):** Monsieur Baribeau, avez-vous des données à ce sujet?

**M. Baribeau:** La différence du coût pour le ministère ne serait pas importante. A Dorval, il y a des immobilisations importantes qui sont utiles et Dorval est situé à proximité de Montréal. Une fois éliminé, l'aéronef trop bruyant, je pense que l'aéroport peut être très utile encore pendant de nombreuses années.

**M. Blenkarn:** Quelle est la valeur du terrain qui appartient présentement au ministère des Transports à Dorval?

**M. Marchand (Langelier):** Je ne sais pas.

**M. Blenkarn:** Est-ce qu'il y a eu des évaluations du terrain dans cette partie de l'Île de Montréal où la valeur immobilière augmente rapidement?

**M. Baribeau:** Des évaluations ont été faites mais je n'ai malheureusement pas les chiffres.

**M. Blenkarn:** Est-ce que ces évaluations sont accessibles au ministères?



[Texte]

**Mr. Baribeau:** I believe they are, although they would have been obtained before my time.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Minister, Mr. Chairman, could I ask that those appraisals be filed in connection with the value of the land?

**The Chairman:** Just a minute, Mr. Blenkarn, let us hear the witness there.

**Mr. Baribeau:** I do not know for sure. There have been no appraisals done since I have been with the department; there may have been before.

**Mr. Blenkarn:** I want to skip over to another question because my time is limited, Mr. Chairman.

**The Chairman:** You are satisfied with the answer?

**Mr. Blenkarn:** No, I am not at all satisfied with the answer because I think that those appraisals must be filed and this ministry should have the value of its assets brought up to date frequently and those values should be available to this Committee and to the House of Commons. I am not at all satisfied with the suggestion that "I do not know and it was before my time".

**The Chairman:** Then question the witness a little more fully. That is all I am saying, Mr. Blenkarn.

**Mr. Blenkarn:** Yes, I agree with you, Mr. Chairman. I think we should have a complete answer and I think . . .

**The Chairman:** Well, then give them time. Give them time.

**Mr. Marchand (Langelier):** We are ready to supply the answers.

**Mr. Blenkarn:** All right. Mr. Chairman, I want to go on to the question of the selection of the Pickering site as being a valid site for another airport in the Toronto area or indeed an airport at all. I did have an interview and we did have a presentation made by the members of the Ministry of Transport in connection with the Borden site, and it has been suggested since then that no real evaluation was made of the Camp Borden site because there already was an airport there. Can the Minister or any of his people here give us a complete analysis of the Borden site and why the Borden site was turned down as a possible site for a totally new Toronto airport complex?

**Mr. McDowell:** Mr. Chairman, the Borden site was examined in the early days. Borden is about 64 miles from downtown Toronto.

**Mr. Blenkarn:** Is that by the crow or by the existing road pattern?

**Mr. McDowell:** It is probably by the existing road pattern.

**Mr. Blenkarn:** I suggest to you it is entirely by the existing road pattern, and that the direct transportation system would be somewhere around 42 miles. Is that approximately right?

[Interprétation]

**M. Baribeau:** Je le pense, bien que cela se soit passé avant mon temps.

**M. Blenkarn:** Monsieur le ministre, monsieur le président, pourrais-je demander que ces évaluations soient déposées concernant la valeur du terrain?

**Le président:** Un instant, monsieur Blenkarn; écoutons ce que le témoin a à dire.

**M. Baribeau:** Je n'en suis pas certain. Il n'y a pas eu d'évaluations de faites depuis que je suis au ministère; elles l'ont été avant mon arrivée.

**M. Blenkarn:** Je veux poser une question car j'ai peu de temps, monsieur le président.

**Le président:** Vous êtes satisfait de la réponse?

**M. Blenkarn:** Non, je ne suis pas du tout satisfait de la réponse, car je pense que ces évaluations devraient être au ministère et j'estime que le ministère doit fréquemment remettre à jour ces évaluations et ces renseignements devraient être à la disposition du Comité de la Chambre des communes. Je ne suis pas du tout satisfait d'entendre comme réponse «je ne sais pas si cela s'est passé avant mon temps».

**Le président:** Alors, questionnez encore le témoin; c'est tout ce que je puis dire, monsieur Blenkarn.

**M. Blenkarn:** Oui, je suis d'accord avec vous, monsieur le président. J'estime que nous devons avoir une réponse complète et je pense . . .

**Le président:** Alors, donnez le temps de répondre.

**M. Marchand (Langelier):** Nous sommes prêts à répondre aux questions.

**M. Blenkarn:** Très bien. Monsieur le président, je veux parler du choix de l'emplacement de Pickering comme étant le mieux approprié pour un nouvel aéroport dans la région de Toronto ou l'installation d'un aéroport en tout. J'ai eu un entretien et nous avons entendu les instances des membres du ministère des Transports relativement à l'emplacement de Borden et on a déclaré depuis qu'il n'y avait pas eu d'évaluations réelles de l'emplacement du camp Borden parce qu'il y avait déjà un aéroport à cet endroit. Est-ce que le ministre ou quelque membre de son personnel pourrait nous donner une analyse complète de l'emplacement Borden et pourquoi l'emplacement Borden a été rejeté comme endroit propice à l'installation de nouvel aéroport à Toronto?

**M. McDowell:** Monsieur le président, l'emplacement Borden a été examiné au début. Cet endroit se trouve à près de 64 milles de Toronto.

**M. Blenkarn:** A vol d'oiseau ou par les routes?

**M. McDowell:** Probablement par les routes déjà existantes.

**M. Blenkarn:** J'affirme que c'est par les routes et que le transport direct réduirait la distance à quelques 42 milles. Est-ce à peu près exact?

[Text]

**Mr. McDowell:** The direct road system from Malton is about 46 miles, but from downtown Toronto it is more like 60 miles.

**Mr. Blenkarn:** By the existing road system, but if a new road system was installed I suggest to you that it could be about 42 miles from downtown Toronto.

**Mr. McDowell:** One of the problems, Mr. Chairman, is the fact that the Borden site is not far from Barrie and it would be served by highway 400, which is very crowded now, especially on week-ends. It services a recreational area, so there would be a problem of ground access.

There is also no natural market at Borden for any form of traffic because a population just does not exist in any size around Borden.

**An hon. Member:** That is one of the reasons an airport could be useful.

**Mr. McDowell:** An airport to be useful has to be located as close as possible to the market.

**Mr. Blenkarn:** I see. So the major reason for the picking of Pickering—and that is maybe an alliteration and I apologize to you, Mr. Chairman—is that the Pickering site is closest to the Toronto market of any other possible site. Is that the situation?

**Mr. McDowell:** That is one of the reasons.

• 2045

**Mr. Blenkarn:** Was there any thought of abandoning Malton and consolidating major international traffic at one central airfield for the southern Ontario region?

**The Chairman:** This is your last question.

**Mr. McDowell:** Mr. Chairman, I do not understand the question. Do you mean one airport for all of southern Ontario to include...?

**Mr. Blenkarn:** One major international airport for the whole of southern Ontario.

**Mr. McDowell:** No. At one time this was considered, Mr. Chairman, but after more detailed studies had been undertaken it was quite obvious that there were two separate markets in southern Ontario: the Toronto-centred market, from just west of Hamilton to Peterborough, which we think can be adequately handled by the two airports, Malton and the new airport to the east, Pickering; and its entirely separate market in southwestern Ontario.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Chairman, may I have one more question?

**The Chairman:** No; you have gone two minutes and over your allotted time twice already. Mr. Atkey is the next questioner followed by Mr. Harding.

**Mr. Blenkarn:** May I come on again?

**The Chairman:** You can come on again, yes.

**Mr. Atkey:** Mr. Minister, when the Pickering site first came in, I understand it was really as part of a three-airport proposal. We are not talking just about Malton and Pickering, but we are talking about a third airport location yet to be determined. Is that correct? I am sorry, I did not hear your answer.

[Interpretation]

**M. McDowell:** La route directe de Malton est d'environ 46 milles, mais du centre de Toronto, il y a plus de 60 milles.

**M. Blenkarn:** Par les routes existantes, mais je prétends que par un nouveau réseau routier, la distance pourrait être réduite à 42 milles du centre de Toronto.

**M. McDowell:** Un des problèmes, monsieur le président, c'est que l'emplacement Borden n'est pas très éloigné de Barrie et serait desservi par la grande route 400 qui est très encombrée présentement, surtout en fin de semaine. Cette route dessert un centre récréatif: il y aurait donc difficulté d'accès.

Il n'y a pas de marché qui s'offre naturellement à Borden pour le transport, car la population n'existe tout simplement pas en assez grand nombre dans les alentours.

**Une voix:** C'est une des raisons pour lesquelles l'aéroport serait utile.

**M. McDowell:** Pour être utile, un aéroport doit être situé tout près du marché.

**M. Blenkarn:** Je vois. La principale raison pour laquelle Pickering a été choisi serait donc que l'emplacement de Pickering se trouve plus près du marché de Toronto que tout autre emplacement. Est-ce cela?

**M. McDowell:** C'est une des raisons.

**M. Blenkarn:** Est-ce qu'on a songé à abandonner Malton et à consolider le trafic international dans le sud de l'Ontario?

**Le président:** C'est votre dernière question.

**M. McDowell:** Monsieur le président, je ne comprends pas la question. Voulez-vous un aéroport pour tout le sud de l'Ontario?

**M. Blenkarn:** Un grand aéroport international pour tout le sud de l'Ontario.

**M. McDowell:** Non. Cela a été discuté à un certain moment, monsieur le président, mais après des études plus poussées il est devenu très évident qu'il y avait deux marchés distincts dans le sud de l'Ontario: le centre de Toronto, à partir de l'ouest de Hamilton jusqu'à Peterborough qui est, nous le pensons, facile d'accès pour les deux aéroports, Malton et les nouvelles installations de Pickering, et un marché complètement à part dans le sud-ouest de l'Ontario.

**M. Blenkarn:** Monsieur le président, me permettez-vous une autre question?

**Le président:** Non, vous avez déjà eu deux minutes de trop et je vous ai averti deux fois. Monsieur Atkey a maintenant la parole et, ensuite M. Harding.

**M. Blenkarn:** Pourrais-je revenir au prochain tour?

**Le président:** Oui.

**M. Atkey:** Monsieur le ministre, je crois me souvenir lorsqu'il était question de Pickering, il complétait un triangle. Nous parlons maintenant seulement de Malton et Pickering, mais nous parlons d'un troisième emplacement encore situé. Est-ce exact? Je regrette, mais je n'ai pas entendu votre réponse.



[Texte]

**Mr. Stoner:** I am sorry, I was speaking to the Minister. At one stage with the joint team there was a three-airport system under consideration. That was one of the options, with Pickering being a smaller unit and with a second airport somewhere in the southwestern Ontario area.

**Mr. Atkey:** But that is no longer a live option being considered by MOT at the present time.

**Mr. Stoner:** Not at the moment, sir.

**Mr. Atkey:** I listened with interest to your reply to Mr. Mazankowski on the role of the Pickering airport and you admitted that there is still some question yet to be determined perhaps by the board of examination that will be set up...

**Mr. Marchand (Langelier):** Following the board of examination.

**Mr. Atkey:** Following the board of examination but obviously based on some of the findings of that board or taking into account those findings. To push the whole process back one step further, have you definitely decided on a role for Mirabel? It seems to me that in eastern Canada, taking that as your market, one should have a pretty specified role for Mirabel before moving into a major international airport at Pickering. What is the major role for Mirabel?

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Baribeau would you answer that.

**Mr. Baribeau:** Mr. Chairman, the role of Mirabel was determined some years back, and it is to take over all the growth of the Montreal-based traffic starting at opening day with all the international traffic.

**Mr. Atkey:** I am going to interrupt you because we do not have much time and I do not want to lose my time. Is it going to carry both cargo and passenger traffic?

**Mr. Baribeau:** Necessarily, yes.

**Mr. Atkey:** Will it be a greater portion of cargo traffic or a greater portion of passenger traffic?

**Mr. Baribeau:** It will essentially be passenger traffic with all the cargo traffic that is attached to such traffic.

**Mr. Atkey:** In the National Assembly of Quebec on March 28, a report was tabled prepared by an American firm called Manalytics Incorporated. It was tabled by Mr. G.D. Lévesque, the Minister in the National Assembly. The recommendation of that report was that the primary use of Mirabel be for cargo traffic and indeed the planners therefore saw Mirabel as one of the major cargo airports in eastern Canada, indeed in North America. Is there any truth to that, or is the department going to be persuaded by that particular document?

**Mr. Marchand (Langelier):** This is what the province thinks Mirabel should be.

**Mr. Atkey:** But that is not the thinking of MOT at the present time?

**Mr. Marchand (Langelier):** I am telling you that this is what the province thinks it should be.

[Interprétation]

**M. Stoner:** Excusez-moi, je parlais au ministre. A un certain moment, des rencontres des deux équipes, il a été question d'un triple système des transports aériens. C'était une des options, Pickering étant la plus petite unité et un deuxième aéroport devant être situé dans la région du sud-ouest de l'Ontario.

**M. Atkey:** Mais cette option n'existe plus?

**M. Stoner:** Pas en ce moment, monsieur.

**M. Atkey:** J'ai écouté avec intérêt votre réponse à M. Mazankowski concernant le rôle de l'aéroport de Pickering et vous avez reconnu qu'il leur reste certains points à déterminer peut-être par la Commission des examinateurs qui sera instituée...

**M. Marchand (Langelier):** Après l'instruction de la commission des examinateurs.

**M. Atkey:** Après la commission des examinateurs s'est évidemment fondée sur des décisions de la commission ou en tenant compte de ses décisions. Avez-vous définitivement fixé le rôle de Mirabel? Il me semble que dans l'Est du Canada considéré comme le marché, Mirabel aurait un rôle très précis à jouer avant d'installer un aéroport international à Pickering. Quel est le rôle principal de Mirabel?

**M. Marchand (Langelier):** Monsieur Baribeau, pourriez-vous répondre?

**M. Baribeau:** Monsieur le président, le rôle de Mirabel a été déterminé pour plusieurs années et cela consiste à se charger de l'excédent de trafic de Montréal depuis le jour d'ouverture y compris tout le trafic international.

**M. Atkey:** Je vais vous interrompre, car nous n'avons pas beaucoup de temps. Est-ce que cela comprendra trafic-voyageurs et trafic-marchandises?

**M. Baribeau:** Nécessairement, oui.

**M. Atkey:** Est-ce qu'il y aura plus de trafic-marchandises que de trafic-voyageurs?

**M. Baribeau:** Ce sera essentiellement le trafic voyageur avec tout le trafic marchandise connexe.

**M. Atkey:** A l'Assemblée nationale de Québec, le 28 mars, un rapport a été déposé qui avait été préparé par une compagnie américaine nommée Manalytics Incorporated. Il a été déposé par M. G. D. Lévesque, ministre à l'Assemblée nationale. La recommandation de ce rapport voulait que l'utilisation première de Mirabel soit le transport du trafic marchandise et les consultants voyaient donc Mirabel comme un des grands aéroports commerciaux de l'Est du Canada, en réalité de l'Amérique du Nord. Est-ce qu'il y a quelque vérité en cela, ou est-ce que le ministère sera influencé par ce rapport?

**M. Marchand (Langelier):** C'est ce que la province envisage pour Mirabel.

**M. Atkey:** Mais n'est-ce pas l'idée du ministère des Transports présentement?

**M. Marchand (Langelier):** Je vous dis que c'est l'idée de la province.

[Text]

**Mr. Atkey:** You are not answering my question, Mr. Minister.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, of course, I am answering it. We have never decided that at the federal level.

**Mr. Atkey:** But you do admit . . .

**Mr. Marchand (Langelier):** We do not even know now for sure whether there is going to be another airport in Toronto.

**Mr. Atkey:** But you are willing to concede that the actual role in the mix of passenger-cargo traffic at Mirabel has not yet been determined. Is that correct?

**Mr. Marchand (Langelier):** You know very well, sir; we told you that it will be a mix of passenger and cargo. We are not free as a government to decide who is going to go to Mirabel and who is going to go to Pickering. You know very well that those who send the goods are often those who decide, not us at all.

• 2050

**Mr. Atkey:** Fine. In your planning for the need for a second airport in the Toronto region, are you confident about the passenger projections and the methods of planning that have been adopted by your planners and your consultants which led to the conclusion that a second international airport was indeed necessary?

**Mr. Marchand (Langelier):** The only thing I can tell you, if you want me to be sure of something, is that nobody else produced any kind of evidence to the contrary.

**Mr. Atkey:** I may suggest to you that there is some evidence based on experience in a parallel jurisdiction in England, where quite clearly the British airport authorities have admitted publicly that they overshot the mark in terms of their passenger projections. Indeed, the planning for the third international airport in the Greater London region is seriously in doubt now because the present planning projections, quite the reverse of earlier planning projections, were that the passenger traffic would be some 50,000 less than the two existing airports could handle. I quite agree that it is an inexact science. But surely one can look at other jurisdictions to show that there is some serious doubt and concern about the type of passenger projections that have been adopted by your planners to this date.

**Mr. Marchand (Langelier):** The only answer I can give you is the one you gave me a few minutes ago when you were speaking of Toronto and I was speaking of Montreal. You said, well, it is Toronto. I tell you it is not London; it is Pickering. That is all I can say.

**Mr. Cornblat:** Mr. Chairman, may I make a comment about that last remark?

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Cornblat.

**Mr. Cornblat:** The British airport authority, of course, is an agency of the British government, and just recently in the House of Parliament there the Minister of Industry, Trade and Commerce confirmed that the third London airport would be built. Reading the newspapers, we know that there are some objections as to where this third airport is going to be sited.

[Interpretation]

**M. Atkey:** Vous ne répondez pas à sa question, monsieur le ministre.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, j'y réponds bien sûr. Nous n'avons jamais pris de décision à l'échelon fédéral.

**M. Atkey:** Mais vous admettez . . .

**M. Marchand (Langelier):** Nous ne sommes même pas sûrs s'il y aura un autre aéroport à Toronto.

**M. Atkey:** Mais vous êtes prêts à concéder que le rôle mixte de trafic voyageur et trafic marchandise à Mirabel n'a pas encore été déterminé, n'est-ce pas exact?

**M. Marchand (Langelier):** Vous le savez très bien, monsieur; nous vous disons que le trafic sera mixte, voyageur et marchandise. Nous ne sommes pas libres envers le gouvernement de décider qui ira à Mirabel et qui ira à Pickering. Vous savez très bien que ce sont ceux qui expédient les marchandises qui peuvent en décider.

**M. Atkey:** Très bien. Lorsque vous avez envisagé la nécessité d'un second aéroport dans la région de Toronto, avez-vous confiance que les projections et méthodes de planification adoptées par vos consultants concernant le trafic voyageur indiqueraient qu'un second aéroport était vraiment nécessaire?

**M. Marchand (Langelier):** Tout ce que je puis vous dire, si vous voulez avoir quelques certitudes c'est que personne d'autre n'a prouvé le contraire.

**M. Atkey:** Je vous dis que semblable expérience a été faite en Angleterre où il a été admis officiellement que les projections du trafic voyageur passaient les bornes. A vrai dire, les plans d'un troisième aéroport international dans la région de Londres soulèvent des doutes sérieux, car les présentes projections sont à l'inverse des premiers calculs alors que le trafic voyageur devait être de quelque 50 milles de moins que les deux aéroports peuvent manipuler. Je reconnais que ce n'est pas une science exacte, mais on peut certainement se fonder sur d'autres expériences pour démontrer qu'il existe un doute sérieux au sujet des projections du trafic établies par vos consultants jusqu'à présent.

**M. Marchand (Langelier):** La seule réponse que je puisse vous donner est celle que je vous ai déjà faite il y a quelques minutes au sujet de Toronto et de Montréal. Vous avez dit, eh bien, c'est Toronto. Je vous ai dit que ce n'est pas Londres, c'est Pickering. C'est tout ce que j'ai à dire.

**M. Cornblat:** Monsieur le président, j'aimerais faire un commentaire au sujet de cette dernière question.

**Le président:** Allez-y, monsieur Cornblat.

**M. Cornblat:** La *British Airport Authority* est une agence du gouvernement britannique, et tout récemment, à la Chambre, le ministre de l'Industrie et du Commerce a confirmé que le troisième aéroport de Londres serait construit. Les journaux indiquent qu'il y a des objections sur l'emplacement de ce troisième aéroport.



## [Texte]

**Mr. Atkey:** Yes. I am quite aware of that. I am sorry to have to interrupt you, but I am terribly limited as to time, and I have some further questions to ask.

Mr. Minister, in view of the doubt that I and some of my colleagues have relating to the evidence of need for a second airport, and in view of the doubt that some of my colleagues and I have as to the methods and the decision relating to site location, and in view of the fact that you have kindly agreed to proceed with the board of examination or the public inquiry and have that board report within one year, which is some time next winter, and it will be a broad public inquiry and we are glad of that, I find it difficult to sit here to consider estimates which in effect will amount to parliamentary approval of some \$89 million to be spent as part of the airport revolving fund, part of Vote L30, for the Pickering airport at a time when the board of examination is going to be seriously considering the question of both need and site location.

In order to ensure that the Parliament of Canada has the ultimate control over the expenditure of funds for this project, if and when it goes ahead, but not by the same token attempt in any way to block this project in the event that the government sees fit to proceed after the inquiry, I am going to suggest an amendment to Vote L30. The amendment reads as follows. The following words are to be added to Vote L30:

"But, notwithstanding anything herein contained, the Toronto International Airport No. 2 at Pickering Township shall be deemed not to be within the purpose of the Airports Revolving Fund for the fiscal year 1973-74."

**The Chairman:** Do you have a copy of this amendment?

**Mr. Atkey:** Yes, I have a copy.

Mr. Chairman, I am going to take just one minute to explain the purpose of this motion and also to indicate to you that because of the urgency of the matter, and the fact that the expropriations are still proceeding, there is still an opportunity for the government to pursue a number of courses of action, including that of delaying the expropriations, indeed of backing away from the expropriations at this point, and await the public inquiry and the opportunity for the public to participate. I think it is necessary that we take the Pickering airport out of the airport revolving fund for this fiscal year. I think there has been sufficient doubt cast in the minds of the people of Canada, certainly the people of the Toronto region, that it would ill behoove this committee to provide Parliamentary approval for some \$89 million to expropriate land, to continue the planning of the construction and the design of an airport which it has not been yet determined as an absolute matter will go ahead.

• 2055

Mr. Minister, if you are really serious about this public inquiry, if you really believe this public inquiry will be a fair inquiry and will give the people of the Toronto region, indeed the people of Canada, an opportunity to have their say, it will give experts a chance to examine the facts impartially and objectively, then you would agree with this motion in delaying the expenditure of this money for the period of time necessary to conduct the examination.

## [Interprétation]

**M. Atkey:** Oui, je m'en rends compte parfaitement. Je regrette de vous interrompre, mais j'ai très peu de temps et j'ai d'autres questions à poser.

Monsieur le ministre, vu le doute entretenu par moi et certains de mes collègues, concernant la preuve du besoin d'installation d'un second aéroport et vu le doute qui m'assaille comme certains de mes collègues concernant les méthodes et la décision relative à la situation de l'aéroport, et vu que vous avez généreusement accepté de vous ranger à l'avis de la commission des examinateurs ou d'accepter les résultats d'une enquête du public et que cette commission fasse rapport dans l'année, soit quelque temps l'hiver prochain, et que l'enquête publique sera générale et que nous en sommes heureux, il me semble difficile de juger ici pour étudier les crédits qui constitueraient, en fait, une approbation parlementaire de quelque 89 millions de dollars à dépenser à même le fonds renouvelable pour l'aéroport, partie du crédit L30, pour l'aéroport de Pickering alors que la Commission des examinateurs doit en examiner soigneusement la nécessité et l'emplacement possible.

En vue de s'assurer que le Parlement du Canada exercera le contrôle ultime sur les dépenses destinées à ce projet, si et quand il se réalisera, mais non pas du même coup tenter d'aucune façon d'enrayer le projet si le gouvernement jugeait à propos de le poursuivre après enquête, je vais proposer un amendement au crédit L30. Je cite le texte de l'amendement qui serait les mots à ajouter à ce crédit:

«Mais nonobstant toute partie afférente, l'aéroport international de Toronto, numéro 2 dans le township de Pickering serait censé n'être pas aux fins du fonds renouvelable des aéroports pour l'année entière 1973-1974.»

**Le président:** Avez-vous une copie de l'amendement?

**M. Atkey:** Oui.

Monsieur le président, je vais prendre une minute pour expliquer l'objet de cette motion et indiquer qu'en cas d'urgence et vu que les expropriations continuent, le gouvernement peut encore opter pour diverses mesures, y compris un délai des expropriations ou même se dégager des expropriations et attendre l'enquête publique qui permettent au public de participer. Je pense qu'il est nécessaire de retirer l'aéroport de Pickering du fonds renouvelable pour cette année financière. Trop de doutes ont été soulevés dans l'esprit des gens, en particulier de la région de Toronto et il serait mal au comité de donner une approbation parlementaire à quelque 89 millions de dollars d'expropriation, alors que les plans ne sont pas définitifs.

Monsieur le ministre, si vous pensez sérieusement à une enquête publique, si vous croyez vraiment que l'enquête publique serait équitable et renseignera les gens de Toronto, à vrai dire les Canadiens, et leur donnera la chance d'exprimer leurs vues, cela permettra aux experts d'examiner les faits de manière objective et vous pourrez approuver la motion visant à retarder la dépense de ces sommes pendant la période de temps nécessaire à l'examen.

[Text]

In the future, if the government is still determined to go ahead with this additional information, it can come forward with its estimates for the Pickering airport either in the form of a supplementary estimate or an estimate for the year 1974-75. However, if we proceed tonight to approve Vote L30 with the Pickering airport included in it, it is tantamount to Parliamentary approval for that amount of money, which is fully explained in a breakdown of the airport revolving fund.

Mr. Chairman, I would so move. Let me reiterate that it would be my serious desire to proceed with a vote, perhaps a polled vote, tonight. I would suggest that perhaps about 9:30 p.m. might be an appropriate time following a reasonable length of discussion for this motion. If the members of the committee saw fit to proceed with this vote at an earlier time, then we could get on with the other items under your particular estimates.

Mr. Marchand (Langelier): Do you agree that if this is carried it would mean that we cannot expropriate?

Mr. Atkey: No, I do not agree with that, Mr. Chairman.

Mr. Marchand (Langelier): We cannot pay.

Mr. Atkey: No, I do not agree with that.

The Chairman: The Chair will listen to anyone else who would like to lend guidance with regards to the amendment moved by Mr. Atkey. In the Chair's interpretation, if I might give it, the amendment to Vote L30 tends to limit the expenditures of money from the revolving fund, which is a fund built up by a series of loans, at the Pickering site commonly known as Toronto International Airport No. 2. If anybody wants to give the Chair some guidance as to whether they believe this amendment out of order or in order, I will gladly listen to them.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, do we have a chance to speak on this? Can the members of the committee over and above asking questions speak on the matter? I think it is relevant.

The Chairman: Yes, I think you can speak on this.

Mr. Guay (St. Boniface): Fine, that is all I wanted to know. In that case, you can put my name on the list.

The Chairman: All right.

Mr. McRae: There was a time limit suggested. Is it proper for a mover to also suggest a time limit on debate?

The Chairman: No, no. The Chair cautioned the mover at that time that he could not determine the time as to when his amendment should be voted on. Mr. Harney.

Mr. Harney: Mr. Chairman, I must admit I have a certain sympathy for the motion, but since you are now calling for guidance, comments from...

The Chairman: The Chair never likes to rule autocratically.

Mr. Harney: Well, of course not. I wonder whether the motion is slated in a proper way here; it might be just a matter of changing a few words here and there. If we vote this motion attached to Vote L30 and pass Vote L30, it means that we are approving the estimates including the amount of \$157 million under Vote L30 without assigning what this money is going to be spent for. In other words, what we are saying to the Ministry is...

[Interpretation]

Si le gouvernement décide ensuite d'obtenir de nouveaux renseignements, il pourra demander les crédits nécessaires pour l'aéroport de Pickering soit sous forme de crédits supplémentaires ou dans le budget de 1974-1975. Toutefois, si nous adoptons le crédit L-30 visant l'aéroport Pickering ce soir, cela équivaut à une approbation parlementaire des sommes ventilées dans le fonds renouvelable des aéroports.

Monsieur le président, je le propose. Je répète que je tiendrais beaucoup à ce que le vote soit adopté, peut-être passé aux voix ce soir. Je suggère qu'il suffirait peut-être de consacrer jusqu'à 21:30 heures à débattre la motion. Si les membres du comité estiment disposer du crédit plutôt, nous pourrions continuer l'étude des autres postes de ce budget.

M. Marchand (Langelier): Êtes-vous d'accord que si cela est adopté, nous ne pourrions exproprier?

M. Atkey: Non, je ne le crois pas, monsieur le président.

M. Marchand (Langelier): Nous ne pouvons payer.

M. Atkey: Non, je ne suis pas d'accord.

Le président: Je suis prêt à accueillir toute observation concernant l'amendement proposé par M. Atkey. D'après mon interprétation si vous me permettez de la donner, l'amendement au crédit L-30 tend à réduire les dépenses à même les fonds renouvelables, constitués par une série d'emprunts, à l'emplacement Pickering désigné de façon générale comme l'aéroport international n° 2 de Toronto. Si quelqu'un a des conseils qui me permettraient de savoir si oui ou non cet amendement est conforme aux règlements, je serais heureux de l'entendre.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, pouvons-nous en débattre? Est-ce que les membres du Comité en plus de poser des questions, peuvent en discuter? Cela me semble pertinent.

Le président: Oui, je pense que vous pouvez faire des observations à ce sujet.

M. Guay (Saint-Boniface): Très bien, c'est ce que je voulais savoir. Dans ce cas, vous pouvez m'inscrire sur la liste.

Le président: Très bien.

M. McRae: On a suggéré une limite de temps. Convient-il que celui qui propose indique également la limite de temps pour les débats?

Le président: Non, non. Le président l'a averti qu'il ne pouvait fixer le moment où son amendement passerait aux voix. Monsieur Harney.

M. Harney: Monsieur le président, j'éprouve une certaine sympathie à l'égard de la motion, mais puisque vous demandez conseil, des observations...

Le président: Je n'aime pas jouer l'autocrate.

M. Harney: Naturellement pas. Je me demande si la motion est bien présentée, il conviendrait peut-être de changer quelques mots ici et là. Si nous adoptons cette motion visant le crédit L-30 et que nous adoptons le crédit L-30, cela signifie que nous approuvons les crédits y compris le montant de 157 millions de dollars compris dans le crédit L-30, sans indiquer à quoi cet argent servira. Autrement dit, nous disons au ministre...



[Texte]

• 2100

**The Chairman:** Just limiting what it shall be spent for.

**Mr. Harney:** I wonder, Mr. Chairman, whether the motion really should not be in the form of a subtraction from Vote L30, since you have the amount before you.

**The Chairman:** It is all in one's interpretation. It looks like a subtraction to me.

**Mr. Harney:** A limitation, in any case.

**Mr. Atkey:** The accountants for the Minister have assured us already that the money in the Airports Revolving Fund is allocated for a specific airport. Therefore, I do not think the extra amount in there is going to be sloughed off into Dorval, Malton or Maribel because, according to the accounting procedures that were described so carefully to us today, there is adequate protection to see that that does not happen.

**Mr. Harney:** In other words, we would not have to worry at all that we would, suddenly, be giving the ministry an extra \$89 million to play around with.

**Mr. Marchand (Langelier):** We would not touch it.

**Mr. Harney:** They would not touch it.

**Mr. Marchand (Langelier):** We would have to decide, according to law, that the limit is . . .

**The Chairman:** The moneys not used would remain in the Revolving Fund.

**Mr. Atkey:** You have \$56 million in the Airports Revolving Fund by way of surplus now.

**Mr. Marchand (Langelier):** What the hell are we going to do with it?

**The Chairman:** I will hear anybody else on the question that confronts the Chair. Go ahead, Mr. Blenkarn.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Chairman, I gather Mr. Atkey's motion is to the effect that no money whatsoever will be spent on Toronto International Airport—No. 2 out of the Revolving Fund which would include the \$56,584,000 already voted that is being carried forward. In effect, the Minister would not be able to use any money in the Airports Revolving Fund under the terms of this motion for Pickering whatsoever. Is that the proper interpretation?

**Mr. Atkey:** No money of the advance out of Vote L30.

**Mr. Blenkarn:** In other words, what the motion really means then is that no further money out of the advance may be used, but the Minister would still have the right to use the \$56 million in the Revolving Fund for Pickering if he wanted to in order to complete certain expropriations he has in mind.

**Mr. Chairman:** I have not had an answer to that question and I would like to know exactly what is intended.

**The Chairman:** I was busily engaged in my own interpretation of the amendment. Mr. Blenkarn posed a question. Did you hear it?

[Interprétation]

**Le président:** Elle limite simplement les points pour lesquels cet argent peut être dépensé.

**M. Harney:** Je me demande, monsieur le président, si cette motion ne devrait pas être présentée sous la forme d'une soustraction au Crédit L-30 puisque c'est ce crédit qui est à l'étude.

**Le président:** Tout dépend de l'interprétation. Cela m'a bien l'air d'une soustraction.

**M. Harney:** En tout cas d'une limitation.

**M. Atkey:** Les comptables du ministre nous ont assurés que les crédits figurant dans le Fonds renouvelable des aéroports sont alloués pour un aéroport précis. Par conséquent, je ne pense pas que le montant supplémentaire puisse être détourné au profit de Dorval, Malton ou Maribel parce qu'il y a des mesures de protection suffisantes qui garantissent que ce ne sera pas le cas, selon les procédures de comptabilité que l'on a décrites avec tant de détails aujourd'hui.

**M. Harney:** En d'autres termes, il n'y aura pas à craindre que nous donnerions tout d'un coup 89 millions de dollars supplémentaires au ministère, avec lesquels il pourra faire ce qu'il veut.

**M. Marchand (Langelier):** Nous ne les toucherions pas.

**M. Harney:** Ils n'y toucheraient pas.

**M. Marchand (Langelier):** Il nous faudrait décider, conformément à la loi, quelle limite . . .

**Le président:** Les crédits non utilisés resteraient dans le Fonds non renouvelable.

**M. Atkey:** Il y a déjà 56 millions de dollars d'excédents dans le Fonds renouvelable des aéroports.

**M. Marchand (Langelier):** Qu'allons-nous bien pouvoir en faire?

**Le président:** Je suis prêt à donner la parole à tous ceux qui veulent intervenir sur cette motion. Allez-y, monsieur Blenkarn.

**M. Blenkarn:** Monsieur le président, si je comprends bien la motion de M. Atkey, elle a pour effet d'interdire que le Fonds renouvelable, y compris les \$56,584,000 d'excédents déjà approuvés, serve à financer l'aéroport international numéro 2 de Toronto. En fait, aux termes de cette motion, le ministre ne pourrait pas utiliser un centime du Fonds renouvelable des aéroports pour l'aéroport de Pickering. Cette interprétation est-elle exacte?

**M. Atkey:** Ils ne pourraient toucher au Crédit L-30.

**M. Blenkarn:** Ce que la motion signifie réellement est que le ministre ne peut tirer aucun crédit sur la vente, mais il pourra toujours utiliser les 56 millions de dollars qui figurent dans le Fonds renouvelable pour l'aéroport de Pickering s'il le souhaite.

Monsieur le président, je n'ai pas encore obtenu de réponse à cette question et j'aimerais bien savoir avec précision ce qu'on a l'intention de faire.

**Le président:** J'essayais d'interpréter moi-même cet amendement. M. Blenkarn a posé une question. L'avez-vous entendue?

[Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** No, excuse me.

**Mr. Blenkarn:** The Minister already has \$56,584,000 in the Airports Revolving Fund. Is it the intention of this motion that the Minister can use the \$56 million he already has for the expropriations he has presently undertaken, but he will not be able to use any further money or is it the intention that no money whatsoever shall be used from the fund for Pickering?

**Mr. Marchand (Langelier):** No money whatsoever shall be used for Pickering. This is the way I understand it. The amendment says:

Pickering Township shall be deemed not to be within the purpose of the Airports Revolving Fund for the fiscal year 1973-74.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Atkey.

**Mr. Atkey:** With respect, Mr. Chairman, this motion relates to Vote L30, which is the one before us for this fiscal year, 1973-74. It provides further advances to the Airports Revolving Fund, it does not go back and touch further contributions or amounts into the Airports Revolving Fund of previous years. The general intent of this motion, as is clear from the words of the motion, is that it restricts any of the advances for this year in Vote L30 going to Pickering Airport.

**Mr. Cornblat:** May I have a moment for clarification, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Cornblat.

**Mr. Cornblat:** Every capital expenditure over \$250,000 has to be identified in the estimates for parliamentary approval. That is why at the bottom of page 27-44 you can see Toronto International Airport—No. 2, Land acquisition for 1973-74, \$82,000; Construction design, \$4.3 million, etc. If the motion on the table were passed, it would mean that none of that money could be spent.

**The Chairman:** Is that \$82,000 or \$82 million?

**Mr. Cornblat:** I am sorry, \$82 million. That relates to Pickering and none of those funds indicated on page 27-44 relative to Pickering, could be spent.

**Mr. Atkey:** That is correct. It means, merely, if the decision is not to go ahead with the airport. You are not going to need the money.

• 2105

**The Chairman:** I will not in any way limit debate on the question but, as I understand this amendment, the Committee would then report to the House; and the House would have the final say as to whether or not expenditures are to be limited, and whether or not they accept the Committee's decision to limit the expenditures on Vote L30. With that word of caution, I think the amendment is in order.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Before you . . .

**The Chairman:** I will hear Mr. Guay. I thought you had wanted to speak on the motion.

[Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** Non, excusez-moi.

**M. Blenkarn:** Le ministre dispose déjà de \$56,584,000 dans le Fonds renouvelable des aéroports. Cette motion a-t-elle pour effet de laisser le ministre disposer de 56 millions de dollars qu'il possède déjà pour les expropriations qui sont en cours, mais ne pourra pas utiliser de crédits supplémentaires ou bien la motion a-t-elle pour intention d'interdire l'utilisation du crédit renouvelable pour Pickering?

**M. Marchand (Langelier):** Aucun crédit ne doit être utilisé pour Pickering. C'est comme cela que j'interprète la motion. L'amendement dit:

La municipalité de Pickering sera censée ne pas pouvoir bénéficier du Fonds renouvelable des aéroports pendant l'année fiscale 1973-1974.

**Le président:** Allez-y, monsieur Atkey.

**M. Atkey:** Monsieur le président, cette motion a trait au Crédit L-30, qui porte sur l'année financière 1973-1974. Il prévoit des avances supplémentaires pour le Fonds renouvelable des aéroports, mais de contributions supplémentaires au titre des années précédentes. L'objectif général de cette motion, comme il apparaît clairement de ces termes, est d'interdire que les avances prévues au Crédit L-30 pour l'année à venir ne servent à l'aéroport Pickering.

**M. Cornblat:** J'aimerais demander une précision, monsieur le président.

**Le président:** Allez-y, monsieur Cornblat.

**M. Cornblat:** Toute dépense d'investissement supérieure à \$250,000 doit être identifiée dans le budget aux fins de l'autorisation parlementaire. C'est pourquoi, on peut voir, au bas de la page 27-44, la motion Aéroport international de Toronto, numéro 2, acquisition de terrains pour 1973-1974, \$82,000; construction et conception, 4.3 millions de dollars, etc. Si la motion était adoptée, cela signifierait que ces crédits ne pourraient pas être dépensés.

**Le président:** S'agit-il de \$82,000 ou 82 millions de dollars?

**M. Cornblat:** Excusez-moi, 82 millions de dollars. Ils sont destinés à Pickering et aucun des crédits destinés à Pickering, figurant à la page 27-44, ne pourrait être dépensé.

**M. Atkey:** C'est exact. Cela signifie simplement que si l'on décide de ne pas construire l'aéroport, on n'aura pas besoin de cet argent.

**Le président:** Je ne veux pas limiter la durée des débats sur cette question mais, de la façon dont j'interprète cet amendement, le Comité fera ensuite le rapport à la Chambre; et c'est la Chambre qui déciderait en fin de compte si les dépenses seront limitées ou non ou si elle accepte la décision du Comité de limiter les dépenses au titre du crédit L30. Après ces quelques paroles de prudence, je pense que l'amendement est recevable.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Avant de . . .

**Le président:** Je vais entendre M. Guay. Je pensais que vous vouliez intervenir au sujet de la motion.



[Texte]

**Mr. Guay (St. Boniface):** No, I would like to reserve that right. I think that many people on the other side have been making comments not within their time, so surely I can just make one comment without your putting this time down to me.

My question would be: in view of the amendment that you have in front of you at the present time, if this was voted upon by this Committee and a recommendation such as you suggest be made to the House, would it mean, Mr. Chairman, that we could not pay those people who are being expropriated? In other words, those people who have been expropriated and who should receive money for the expropriation which has taken place, could very well have to do without, as I understand it.

Are you going to tie the hands of the government and the Minister with that motion we now have in front of us? If not, then we want to make that very clear.

**The Chairman:** No, no. This is the point I tried to make. As Chairman of the Committee I would make a report to the House asking for concurrence of the House in the Committee's decision. If the Committee decides to accept this amendment, the Chairman would be obligated to ask concurrence of the House in this decision. The House would either reject or accept concurrence. Only if the House concurred in the decision made here tonight would expenditures on Pickering be limited.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, if I have to go to a point of order I will but my question to you is very specific, and I would like you to be specific with me. If this was adopted by this Committee and by the House, my question to you is, does it mean that it ties the hands of the department and the Minister so that they would not be able to pay those people who have now been expropriated. That is a very important matter.

**The Chairman:** I agree that it is a very important matter, Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** If it is the wish of this Committee to do so, I want it spelled out. Members of this Committee ought to know that before we are called upon to vote on it.

**The Chairman:** I gave you the best advice I can give you but...

**Mr. Guay (St. Boniface):** That is not good enough, Mr. Chairman.

**The Chairman:** ...I can only rule on the question before the Committee. As much as I might like to, I cannot rule on the decision of the House at some later date; but it appears to me that if this Committee votes an acceptance of this amendment, I, as Chairman, would then have to report and ask for concurrence of the House in the first report of this standing committee. If the House accepted that first report, then I would think that the House or the government—whichever government it might be—would curtail expenditures at Pickering; but I cannot rule on a hypothetical question which may occur at a later date in the House. I am merely outlining the procedure for the Committee.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I am sure you sympathize with me but the people who sit beside me up there, Mr. Chairman...

[Interprétation]

**M. Guay (Saint-Boniface):** Non, je me réserve ce droit pour plus tard. Je pense que beaucoup de députés d'en face sont intervenus sans que cela soit déduit de leur temps de parole; aussi j'estime pouvoir en faire autant sans que vous comptiez cela.

Ma question est la suivante: étant donné l'amendement qui a été déposé, si le Comité l'adoptait et qu'une recommandation en ce sens soit faite à la Chambre, cela signifierait-il, monsieur le président, que nous ne pourrions pas dédommager le propriétaires expropriés? En d'autres termes, ceux qui ont déjà été expropriés et qui attendent d'être payés pourraient devoir attendre longtemps.

Allez-vous lier les mains du gouvernement et du ministre avec cette motion? Sinon, il faut le dire très clairement.

**Le président:** Non. C'est ce que j'ai essayé de montrer. En tant que président du Comité, je ferai un rapport à la Chambre lui demandant de ratifier la décision du Comité. Si le Comité décide d'accepter cet amendement, le président sera obligé de demander la ratification de la Chambre de cette décision. La Chambre soit qu'elle l'acceptera ou qu'elle la rejettera. Ce n'est que si la Chambre ratifiait la décision prise ce soir que les dépenses pour Pickering seraient limitées.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, si vous demandez que je présente cela sous forme de rappel au Règlement, je le ferai, mais j'ai une question très précise et j'aimerais une réponse précise. Si cette motion était adoptée par le Comité et par la Chambre, cela signifierait-il que le ministère aurait les mains liées et ne pourrait pas rembourser ceux qui ont été expropriés. C'est une question très importante.

**Le président:** Je conviens que c'est une question très importante, monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Si c'est ce que le Comité veut faire, il faut le dire clairement. Il faut que les députés le sachent avant de passer au vote.

**Le président:** Je vous ai dit ce que je pensais mais...

**M. Guay (Saint-Boniface):** Cela ne me suffit pas, monsieur le président.

**Le président:** Je ne peux qu'interpréter la motion soumise au Comité mais nullement la décision que prendra la Chambre ultérieurement; mais il me semble que si le Comité accepte cet amendement, moi, en tant que président, devrai faire rapport et demander la ratification de la Chambre dans le premier rapport de ce Comité permanent. Si la Chambre accepte ce premier rapport, alors je pense que la Chambre ou le gouvernement devrait mettre fin aux dépenses pour l'aéroport Pickering; je ne peux pas interpréter une décision hypothétique qui sera peut-être prise ultérieurement à la Chambre. Je définis simplement la procédure à suivre au sein de ce Comité.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je suis sûr que vous me comprenez, monsieur le président, mais les gens qui sont assis près de moi là-haut...

[Text]

**The Chairman:** I sympathize with you nearly every day, Mr. Guay.

Mr. Harney.

**Mr. Harney:** Mr. Chairman, there are several problems involved here. Of course, it goes without saying that, even if this Committee did not pass Vote L30 tonight, the expropriations would still go on because they are slated for April 30. This Committee cannot, by itself, Mr. Chairman, approve an estimate. It can recommend the approval of the estimate.

**The Chairman:** This is what I said.

**Mr. Harney:** I do not know. I am speaking to you but I see the Minister of Transport shaking his head.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, it is just because I have a...

**Mr. Harney:** I think we have to be absolutely clear about this. There is nothing that we can do tonight, either by voting for the amendment or against it, or passing Vote L30 as it stands, or voting it down completely as it stands, that will stop the expropriation.

**The Chairman:** Let us assume, for clarification, that the Committee passes all estimates with no adjustment; then the Chairman of this Committee reports to the House that the estimates have been passed after being studied by the Committee, and recommends that the House accept the passage of these items. Then they are passed: it is, relatively, an automatic thing. But in this particular instance, I think the Chair would have to report that only if this amendment is carried the Chair would have to report and ask for concurrence of the wishes of this committee, and I suppose the House then would have to launch a debate on it and then vote concurrence or reject it.

• 2110

**Mr. Marchand (Langelier):** We have here Mr. Currie of Public Works, matters of expropriation come under that department, so it would be good to have Mr. Curry's opinion on this.

Mr. Currie, can you give an opinion on this? What would be the impact? I do not mind; the committee will decide whatever it wants.

**Mr. Stevens:** Mr. Chairman, on a point of order first, I take it that you have ruled the proposed motion in order.

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Stevens:** And are we now debating the motion?

**The Chairman:** Yes. And Mr. Currie is going to speak on a point of clarification.

**Mr. Stevens:** I hope I am on the list.

**The Chairman:** Yes, you are.

**Mr. Harney:** I thought you had been stopped before the end of your sentence declaring it was in order. You now declare it in order.

[Interpretation]

**Le président:** Je vous comprends parfaitement, monsieur Guay.

Monsieur Harney.

**M. Harney:** Monsieur le président, il y a plusieurs problèmes qui se posent ici. Bien sûr, il va sans dire que même si ce Comité n'adopte pas ce soir le crédit L30, les expropriations se poursuivront parce qu'elles sont fixées au 30 avril. Ce Comité ne peut pas, de lui-même, adopter un budget. Il ne peut que recommander l'adoption du budget.

**Le président:** C'est cela que j'ai dit.

**M. Harney:** Je ne sais pas. Je vois le ministre des Transports qui secoue la tête.

**M. Marchand (Langelier):** Non, c'est simplement parce que j'ai...

**M. Harney:** Tout ceci doit être parfaitement clair. Il n'y a rien que nous puissions faire ce soir pour arrêter l'expropriation, que ce soit en adoptant l'amendement ou en le rejetant ou en adoptant le crédit L30 dans sa forme actuelle ou en le rejetant.

**Le président:** Supposons que le Comité adopte l'ensemble du budget sans modification; le président du Comité informera alors la Chambre que le budget a été adopté par le Comité après étude et qu'il recommande à la Chambre son adoption. Ensuite, le budget est adopté, c'est une procédure relativement automatique. Mais dans ce cas particulier, je pense que la présidence ne fera rapport que si l'amendement est adopté et demandera la ratification et je suppose qu'alors il devra y avoir débat à la Chambre suivi du vote.

**M. Marchand (Langelier):** Nous avons ici M. Currie des Travaux publics, qui pourra peut-être nous donner son avis au sujet des expropriations qui relèvent de son ministère.

Monsieur Currie, voulez-vous nous donner votre opinion à ce sujet? Quelle sera la conséquence de l'amendement?

**M. Stevens:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. D'abord, je suppose que vous avez déclaré la présente motion recevable.

**Le président:** C'est exact.

**M. Stevens:** Et nous débattons maintenant de la motion?

**Le président:** Oui. Et M. Currie va nous apporter une précision.

**M. Stevens:** J'espère que vous avez mon nom sur votre liste.

**Le président:** Oui, il y est.

**M. Harney:** Je crois que vous avez été interrompu au moment où vous alliez déclarer la motion recevable. Vous le faites maintenant.



[Texte]

**The Chairman:** No, I declared it in order.

**Mr. Harney:** Then I want to be on the list.

**The Chairman:** I went to great lengths to explain why I thought it was in order and what the procedure would be vis-à-vis certain things happening.

Go ahead Mr. Currie.

**Mr. F. S. Currie (Assistant Director, Acquisition and Disposal, Property Services Branch, Department of Public Works,):** Mr. Chairman, the act does not appear to provide for an expropriation being stopped or reversed in any way. There is provision in the act for abandonment of the expropriation but that requires that the owner of every interest must agree with an abandonment in order for it to proceed. If anyone does not agree with an abandonment then the expropriation must proceed.

**Mr. Harney:** As a whole.

**Mr. Blenkarn:** My understanding is that the government cannot unilaterally abandon the expropriations at this point.

**Mr. Currie:** No. At this point the expropriation has been confirmed and therefore the Minister must give notice to the owners and ask what election they wish to make, and the election is either to accept the abandonment or to refuse the abandonment, in which case the expropriation matter must proceed.

**Mr. Blenkarn:** If a mortgagee, tenant or anybody else being expropriated wanted to object then the Minister would have to buy that particular person out and could not abandon.

**Mr. Currie:** Right.

**The Chairman:** Go ahead Mr. Duquet.

**Mr. Duquet:** Mr. Chairman, I regret that you have considered the amendment in order before there was discussion on it.

I personally think that according to the rules of the House this amendment would not be in order. If you want to reduce a budget or an estimate in committee for a specific item, I do not think you can do it. I do not think it is in accordance with the rules. If you really want to paralyze the action of the Minister on this you have to reduce the whole amount to \$1, as is usually done in like cases. But you just do not take a part of an amount that is to be voted in an estimate first.

I would suggest, in my humble opinion, that the amendment is out of order, but I also would suggest that you do what has been done in other such cases where there has been discussion on whether or not the amendment is in order. Personally, I think you should take the amendment into consideration and let the committee know that you want the advice of the House on it before we do vote on it.

**The Chairman:** I accept your considered opinion, Mr. Duquet. I did rule it was in order. Vote L30 is for capital purposes at Montreal and Toronto international airports and new airports planned for those areas, as well as other airports. This amendment suggests that in respect of a particular international airport, No. 2, the expenditures be not spent. It limits but does not expand. Beauchesne at Paragraph 246 says:

[Interprétation]

**Le président:** Non, je l'ai déjà déclarée recevable.

**M. Harney:** Alors, j'aimerais que mon nom soit sur la liste.

**Le président:** J'ai expliqué en détail pourquoi je l'ai déclarée recevable et quelle serait la procédure à suivre.

Allez-y, monsieur Currie.

**M. F. S. Currie (Directeur adjoint, Acquisition et ventes, Division des services de la propriété, ministère des Travaux publics):** Monsieur le président, je ne pense pas que la Loi prévoit l'arrêt ou l'annulation d'une expropriation. Il y a une disposition dans la Loi qui prévoit l'abandon d'une expropriation mais à la condition que toutes les parties intéressées acceptent de le faire. Si quelqu'un refuse d'abandonner l'expropriation, alors elle doit avoir lieu.

**M. Harney:** Sans restrictions.

**M. Blenkarn:** Je crois savoir que le gouvernement ne peut pas abandonner unilatéralement une expropriation au stade actuel.

**M. Currie:** Non. Les expropriations maintenant étaient confirmées et par conséquent, le ministère doit aviser les propriétaires et leur demander de choisir, soit abandonner l'expropriation soit la rendre effective, et dans ce dernier cas, elle devra avoir lieu.

**M. Blenkarn:** Si un détenteur d'hypothèque, un locataire ou quiconque d'autre devant être exproprié refuse l'abandon de la procédure, alors le ministre devra acheter la propriété et ne pourra plus reculer.

**M. Currie:** Exact.

**Le président:** Allez-y, monsieur Duquet.

**M. Duquet:** Monsieur le président, je regrette que vous ayez déclaré l'amendement recevable avant que nous puissions en discuter.

Personnellement, j'estime que cet amendement contrevient aux règlements de la Chambre. Si on veut réduire un budget ou un poste donné d'un budget en comité, je pense que c'est impossible. Je pense que cela enfreint le règlement. Si on veut vraiment paralyser l'action du ministère, à ce moment-là, il faut réduire l'ensemble du montant à \$1.00, comme on le fait généralement dans un cas semblable. Mais on ne peut pas isoler simplement un montant donné à l'intérieur d'un crédit.

J'estime que cet amendement est irrecevable et je vous suggère de faire ce que l'on fait généralement dans des cas semblables, c'est-à-dire de demander l'avis de la Chambre quant à sa recevabilité avant de passer au vote.

**Le président:** Je prends bonne note de votre point de vue, monsieur Duquet. J'ai déclaré l'amendement recevable. Le crédit L30 est destiné à des investissements dans les aéroports internationaux de Montréal et Toronto et de nouveaux aéroports prévus dans ces régions ou ailleurs. Cet amendement demande que dans le cas de l'aéroport international numéro 2 de Toronto, les dépenses ne soient pas approuvées. L'amendement limite les dépenses, ne les augmente pas. Au paragraphe 246 de Beauchesne, il est dit:

## [Text]

The guiding principle in determining the effect of an amendment upon the financial initiative of the Crown...

And it goes to say:

... an amendment infringes upon the financial initiative of the Crown, not only if it increases the amount, but if it extends the object and purposes or relaxes the conditions and qualifications...

• 2115

This amendment does not in any way increase the expenditures nor extend the object and the purposes. It may well limit and it may now confine. I could be wrong, and if the Committee want to question the ruling of the Chair, that is their prerogative.

**Mr. Duquet** You are taking out of the whole package of vote L30 just one item, and taking it out of the package makes the amendment irregular, in my view.

**The Chairman:** I appreciate your cautioning me on a hasty ruling. I will be a little more careful in the future.

**Mr. Stevens.**

**Mr. Stevens:** Thank you Mr. Chairman.

If I may speak very briefly and ask a few questions concerning the motion and the estimates...

**The Chairman:** I hardly think it is... but go ahead.

**Mr. Stevens:** Is there something, Mr. Chairman?

**The Chairman:** No, you can speak on the motion. I do not wish to engage in a question and answer period. I think that the motion has been explained adequately. If you have an argument to put forward as to why it should be defeated or why it should be carried, I would prefer that line of reasoning to be engaged in.

**Mr. Stevens:** You are suggesting no more questions.

**The Chairman:** I am not suggesting absolutely no more questions. I am suggesting that we curtail our questions and make our arguments either for or against.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Chairman, that is being a bit mandatory here. We are entitled to ask the Minister and his officials that are here any questions, and there is no reason why we should be limited to speaking on the motion alone.

**The Chairman:** We have a motion on the floor and should speak to the motion. That is all I am asking you to do, not to ask questions.

**Mr. Stevens:** I will take your good advice, Mr. Chairman. First I would suggest that the arguments as to whether this motion is technically legal or proper are items that surely could be dealt with in due course. If somebody wants to challenge it, it could be done. However, I would have no hesitation in indicating my intention to support this motion. I believe that the government's action with respect to the proposed Toronto international airport number 2 has been purely politically oriented and it is a shameful history of which I have a considerable amount of direct knowledge.

## [Interpretation]

Le principe directeur pour déterminer l'effet d'un amendement sur une initiative financière de la Couronne...

Et il poursuit en disant:

... un amendement contrevient au pouvoir financier de la Couronne non seulement s'il augmente un montant mais s'il étend son champ d'application et son objectif ou s'il réduit les conditions et les qualifications...

Cet amendement n'augmente en aucune façon les dépenses prévues, et n'étend pas davantage nos objectifs. En fait, il peut même apposer certaines limites. Il se peut que je me trompe, et si les membres du comité veulent mettre en doute la décision de la présidence, c'est leur droit.

**M. Duquet:** Vous ne considérez qu'un seul article du crédit L30, et c'est ce qui rend cet amendement irrégulier à mon avis.

**Le président:** Je comprends ce que vous voulez dire quant à la décision trop hâtive que j'ai prise. J'essaierai d'être un peu plus prudent à l'avenir.

Monsieur Stevens.

**M. Stevens:** Merci, monsieur le président.

Je serai bref, et je voudrais poser quelques questions en ce qui concerne la motion et le budget...

**Le président:** Je ne pense pas que ce soit... mais allez-y.

**M. Stevens:** Qu'y a-t-il monsieur le président?

**Le président:** Rien. Vous pouvez parler de la motion. Je ne veux pas m'engager dans une période de questions et réponses. Il me semble que la motion a été expliquée de façon adéquate. Si vous voulez présenter un argument en faveur ou contre cette motion, eh bien, je pense qu'il conviendrait que vous le présentiez sans poser de question.

**M. Stevens:** Vous ne voulez donc plus de question.

**Le président:** Ce n'est pas cela. Je propose de limiter nos questions, et que chacun se déclare soit en faveur soit contre la motion.

**M. Blenkarn:** Monsieur le président, c'est une décision un peu impérative. Nous avons le droit de poser des questions au ministre et à ses fonctionnaires, et je ne vois pas pourquoi nous serions limités à la motion seulement.

**Le président:** Une motion a été présentée, et nous devrions en discuter. Tout ce que je vous demande de faire, c'est de ne pas poser de questions.

**M. Stevens:** Je voudrais tout d'abord suggérer que la question de la recevabilité de cette motion devrait être examinée en temps opportun. Si quelqu'un veut s'y opposer, il peut le faire. Toutefois, je n'hésiterais pas à exprimer mon intention de soutenir cette motion. À mon avis, en ce qui concerne ce second aéroport international de Toronto, le gouvernement a agi par pur intérêt politique et je vous assure que je suis très au courant de cette affaire honteuse.



## [Texte]

I believe that the previous Minister of Transport in the House in 1970 was very clear in stating that he intended to have a full inquiry as to whether a second airport was required in Toronto, and that he would have four alternative sites to propose for that airport and give people a choice.

I believe that the government broke faith in not following that initial intention, that they have in the current situation put us in a rather ridiculous position of suggesting that they wish to continue with the expropriation of some 18,000 acres, but I would hasten to point out that the Minister no later than yesterday confirmed that an additional 70,000 acres that his department required to be frozen adjacent to the 18,000 acres are still not being defrozen and there has been no indication whatsoever that those residents will receive any compensation whatsoever.

This type of tactic I think is shameful, bearing in mind that when Mr. Jamieson made the initial overture to the Province of Ontario to freeze that land, it was on the undertaking that it would not be necessary to freeze it for longer than four months. Yet here we are in almost May, certainly in April 1973, dealing with lands which have been frozen since March 2, 1972.

The site selection that has taken place I think has been very, very scanty. I have read your papers, I have attended your briefing sessions, Mr. Minister, I have seen some of the statements that have been made as to your choice. For example, it was suggested that there could be a site at Beverley, and your advisers had the comment to make that there was a swamp to the north-west of the proposed site and that they felt that the swamp life might be disturbed if they put the airport in that location.

• 2120

I would remind you, Mr. Minister, that in my riding of Stouffville is the area comparable to the swamp at Beverley and presumably your authorities feel that the people of Stouffville can live with the airport easier than can the swamp life adjacent to the Beverley area. I could repeat many examples of the ridiculous arguments that have been advanced in support of the site selection. I would point out that the basic question raised as to need is based on certain passenger travel figures that I think cannot be substantiated if they were properly scrutinized.

Unfortunately, Mr. Minister, we do not have Air Canada's 1972 annual report and you are very well aware of why we do not have it. However, in their 1971 report you will see that their passenger travel figures have actually gone down. Now as I understand it, Air Canada carries about 75 per cent of the domestic passengers in this country. Here we have a situation where the main carrier actually has fewer passengers travelling on it than in the previous year but it is that type of figuring and projecting that you are doing to suggest there is a need for a second airport in Toronto. I do not want to delay it, Mr. Chairman, I simply want to say that I urge this Committee to support the motion that is before us. I think there has been bad faith, that there has not been a proper public input on this question and certainly I think it is very significant that those from the government here today do not, to the best of my knowledge, include any Toronto area representatives. So, I would say, let us get on with the question, Mr. Chairman.

## [Interprétation]

Le précédent ministre des Transports avait été très clair lorsque, en 1970, il avait déclaré à la Chambre qu'il avait l'intention de mener une enquête très précise sur la nécessité de construire un second aéroport à Toronto, et que quatre emplacements avaient été proposés aux habitants.

A mon avis, le gouvernement n'a pas tenu ses promesses puisqu'il n'a pas respecté ses intentions initiales; nous nous trouvons actuellement, dans une situation ridicule, puisque le gouvernement désire continuer les démarches d'expropriation d'environ 18,000 acres; je m'empresse de préciser que le ministre pas plus tard qu'hier, a confirmé que 70,000 acres supplémentaires que son ministère avait décidé de réserver à côté des 18,000 acres, le sont toujours, et qu'il ne semble pas que les résidents de ce secteur recevront une compensation.

Ce genre de méthode est tout à fait honteux si l'on sait que monsieur Jamieson a fait les premières démarches auprès de la province de l'Ontario pour réserver ces terres, pendant 4 mois tout au plus. Pourtant, nous sommes presque en mai, en tout cas, en avril 1973 et les terres sont réservées depuis le 2 mars 1972.

L'emplacement qui a été choisi est, à mon avis, insensé. J'ai lu vos documents monsieur le ministre, j'ai assisté à vos réunions, et j'ai entendu des déclarations que vous avez faites. Par exemple, on avait envisagé l'emplacement de Beverley et vos conseillers vous avaient dit alors, que le marais qui se trouve au nord-ouest de l'emplacement en question serait quelque peu détruit par la présence d'un aéroport.

Je vous rappellerai, monsieur le ministre, que dans ma circonscription de Stouffville il y a une région comparable au marais de Beverley et je suppose que vos représentants ont estimé que les habitants de Stouffville peuvent plus facilement cohabiter avec l'aéroport que les animaux du marais contigu à la région de Beverley. Je pourrais vous donner encore bien des exemples de ces arguments ridicules dont on s'est servis pour expliquer le choix du site. J'ajouterais que le besoin qu'on a invoqué se fonde sur certains chiffres de trafic-passagers qui, à mon avis, ne pourrait pas soutenir l'analyse si cette dernière était faite d'une manière appropriée.

Malheureusement, monsieur le ministre, nous n'avons pas le rapport annuel de 1972 d'Air Canada et vous savez très bien pourquoi nous ne l'avons pas. Cependant, on constate que dans son rapport de 1971 les chiffres relatifs au trafic-passagers ont diminué. Je sais très bien qu'Air Canada transporte environ 75 p. 100 des passagers de ce pays sur les vols intérieurs. Il se trouve donc que le principal transporteur connaît une diminution de son volume de passagers par rapport à l'année précédente et c'est pourtant sur ce genre de chiffres et de projections que vous déterminez que le besoin se fait ressentir d'un deuxième aéroport à Toronto. Je ne veux pas être la cause de retard, monsieur le président, mais je supplie simplement ce Comité d'appuyer la motion dont il est saisi. Je pense qu'on a fait preuve de mauvais choix, que la participation du public a été insuffisante et je pense qu'il est très significatif qu'il n'y ait aujourd'hui aucun représentant de la région de Toronto, à ma connaissance, dans les rangs du parti du gouvernement. Je vous demande donc de mettre la motion aux voix, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Marchand (Langelier): I think I avoided using those terms of bad faith and so on. If you think this decision was made for political purposes and not for rational reasons, I do not see any rationale in what you said except that politically you are committed to being against the airport. I regret it but I am not the one who led the debate at that level and I regret that you did it because up to now I think that we were discussing it very honestly without accusing anybody of bad faith. I do not think anybody acted in bad faith in this and I think the arguments put forward by the department are much more serious than the general statement you made. I regret that.

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, although I may not be from Toronto I certainly feel equal to those members in representing the Canadian people in this House. There is another point I have learned over the years, too, from the little experience I have had at the local level; that any industry, in any area, is good for the area. I, for one, would certainly say, Bud, and I hope you will not rule me out of order because you said something similar this afternoon, that if I had any pressure to put I would tell the government to come and spend that kind of money at the Winnipeg International Airport and it is right within the complex of a residential area in the city. I would gladly accept it and I would say, hurrah, come and spend some more out west.

It is obvious from what we have seen here today that most of the members from Toronto are saying, no, thumbs down, we do not want that type of thing in Toronto, and then they question the Minister in regard to the study that has been made. They are trying to say that their words are just as good as those of the researchers, people with experience, people with background, people who knew what they were doing when they were requested to do a certain study for the department. I hope you are not shaking your head, Mr. Chairman, because I am speaking to you, because I do not think that you could even indicate whether you agree or disagree with me.

The Chairman: Mr. Guay, I owe you an apology. I was shaking my head to absolve myself of the decision whether ecology is better than growth or what. I want no part of that decision.

Mr. Guay (St. Boniface): All right, that is fine. That being the case then I will carry on because possibly I left a few things out. I was going to say to the last speaker, Mr. Stevens, that the decision was not political. When I think of the background of the study that was made it is quite obvious. After all, the Toronto airport team was formed to determine the requirements of the new facility, and no doubt you are aware of that. It would certainly take a few minutes to outline that role, but it might be well worthwhile, Mr. Chairman. Even though the members of the other side have been briefed several times, maybe we have not conveyed to them the appropriate message and let them know for sure that the studies were appropriate and benefit the people of the area.

[Interpretation]

Le président: Monsieur le ministre.

M. Marchand (Langelier): Je pense que j'ai évité d'utiliser ces termes de mauvaise foi, etc. Si vous pensez que cette décision a été prise pour servir des politiques et qu'elle n'a pas été véritablement dictée par la raison, je ne peux comprendre votre raisonnement que dans la mesure où, politiquement, vous ne pouvez qu'être contre cet aéroport. Je le regrette mais ce n'est pas moi qui ai fixé le débat à ce niveau et je regrette que vous l'ayez fait, car jusqu'à présent je pensais que nous en discussions d'une façon très honnête sans accuser quiconque de mauvaise foi. Je ne pense pas que quiconque ait agi de mauvaise foi à ce sujet et, à mon avis, les arguments avancés par le ministère sont beaucoup plus sérieux que la déclaration d'ordre général que vous avez faite. Je le regrette.

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, bien que je ne sois pas de Toronto, je me sens l'égal de ces députés qui représentent le peuple canadien à la Chambre. Il y a une autre chose que j'ai apprise au cours des années, également, du peu d'expérience que j'ai eue au niveau local, à savoir que toute industrie, dans toute région, est bonne pour cette région. Personnellement, je dirais, Bud, et j'espère que vous ne direz pas que mes propos sont irrecevables, car vous avez dit quelque chose d'analogue cet après-midi, que si j'avais les moyens de le faire, je dirais au gouvernement de venir dépenser ce genre d'argent pour l'aéroport international de Winnipeg et, pourtant, il se trouve dans la zone d'un ensemble résidentiel de la ville. Je l'accepterais avec joie et je dirais, hurra, venez dépenser encore plus d'argent dans l'Ouest.

D'après ce que nous avons vu ici aujourd'hui, il est évident que la majorité des députés de Toronto disent, «non, nous ne voulons pas de cela à Toronto», puis ils seraient à poser des questions relatives à l'étude qui a été faite au ministre. Ils essaient de dire que leur parole vaut celle des chercheurs, des gens ayant de l'expérience, des gens qui savaient ce qu'ils faisaient lorsqu'on leur a demandé de faire une certaine étude pour le ministère. J'espère que vous ne hochez pas la tête, monsieur le président, parce que je vous parle, car je ne pense pas que vous pourriez même dire si vous êtes d'accord ou non avec moi.

Le président: Monsieur Guay, je vous dois des excuses. Je secouais la tête pour m'abstenir de décider si l'écologie venait avant la croissance ou non. Je ne veux pas avoir à décider.

M. Guay (Saint-Boniface): Très bien. Si c'est ainsi, je vais continuer car j'ai dû oublier certaines choses. J'étais sur le point de dire au dernier orateur, M. Stevens, que cette décision n'était pas de caractère politique. Un coup d'œil jeté à l'étude qui a été faite le montre à l'évidence. Après tout, l'équipe de l'aéroport de Toronto a été formée pour déterminer les besoins de la nouvelle installation mais, et il me fait aucun doute que vous le savez. Expliquer sa fonction, prendra certainement quelques minutes, mais cela en vaut certainement la peine, monsieur le président. Bien qu'on l'ait expliqué à plusieurs reprises aux députés de l'autre côté, nous ne leur avons peut-être pas fait parvenir le message approprié et nous ne les avons peut-être pas assurés que les études étaient appropriées et au profit de l'habitant de la région.



## [Texte]

I could possibly briefly say that in the forecast, for example, it was stated—and I am now speaking from memory—that there would be over 690 million passengers going through the airport at Toronto, and that in itself proves to me, I think, that there was a need for the research and also a need for what the department has suggested. However, for a major airport planning program there is no doubt, as I said before, that reliable forecasts of future traffic volumes are not only a necessity, they are indispensable. They are used as an aid in determining the capacity of the facilities to be constructed if and when they are required. The forecast of the future passenger and cargo traffic of the TIA was prepared in 1967, but they have kept upgrading it ever since, Mr. Chairman, and there is no doubt that this is the case. In other words, even though it started in 1967, the whole thing prevailed over the years. Since the public announcement was made in 1968 in regard to the new airport system, several additional traffic volume forecasts have been prepared using more recent information and more comprehensive techniques than were used previously. So, forecasting in regard to air passenger and cargo forecasting is an essential ingredient in nearly all planning operations, and the forecasting of passenger and cargo traffic has been accomplished in many different ways by many different people, although generally in the final analysis modifications are incorporated which are based on informed judgment of forecasters. So, nobody can say that that is out of the window, they are just basing it on a report. This is not the case. I am trying to emphasize that the work was done and it was not only done for the sake of doing it, but it was well done. All of these techniques have in common a heavy reliance on past data, therefore there is an implicit assumption that major socioeconomic conditions over the forecasting time frame will be somewhat similar to those experienced over the past years for which data is available; that is, that there will be no world war, no major depression and no sudden shift in consumer preferences. All these things, Mr. Chairman, must be taken into consideration.

Mr. Chairman, I am not speaking just for the sake of speaking and saying that I am for or against something, I am speaking on something which I believe in. I believe that the researchers did a good job. The evaluation of it was well done, and I can hang my hat on other reports that I have here too, and if I have time I will get to that particular point. So, the forecasting of air passenger and cargo traffic is prepared by examining the steady growth of each and projecting this growth into the future. A very simplistic approach to projecting growth assumes that the past trends will be maintained, but a more reliable approach is to develop a relationship between the growth of travel by air and certain economic and demographic indicators, such as population growth, gross national product and all these other things. I do not want to take up your time on it.

The studies of the substantial growth of air passenger traffic, Mr. Chairman, showed several key interacting considerations. For example, greater discretionary income, which we must take into consideration; a greater propensity to travel by air, and reduced travel costs will be a very

## [Interprétation]

Je pourrais dire très brièvement par exemple que dans la prévision on a dit, et je cite maintenant de mémoire, que plus de 690 millions de passagers passeraient par l'aéroport de Toronto, et cela prouve, en soit, à mon avis, que cette recherche était nécessaire et que ce besoin dont a parlé le ministre était réel. Cependant, comme je l'ai déjà dit, il ne fait aucun doute que dans un programme de planification pour la construction d'un aéroport de première importance, des prévisions fiables relatives au volume potentiel de trafic sont non seulement une nécessité mais sont indispensables. Elles permettent de déterminer la capacité des installations à construire chaque fois que ce besoin de construction se fait ressentir. Des prévisions concernant le trafic potentiel en passagers et en marchandises de l'AIT ont été préparées en 1976, mais on les a sans cesse améliorées, depuis, monsieur le président, et cela ne fait aucun doute. En d'autres termes, même si elles ont commencé en 1967, elles ont été présentes pendant toutes ces années. Depuis la proclamation publique de 1968 relative au nouveau système d'aéroport, plusieurs prévisions supplémentaires de volume du trafic ont été préparées sur la base de renseignements plus récents et à l'aide de techniques plus perfectionnées qu'auparavant. Par conséquent, faire des prévisions relatives au volume de passagers et de marchandises est un élément essentiel dans presque toutes les opérations de planification, et cette prévision concernant le trafic-passagers et marchandise a été faite de différentes manières par différentes personnes, bien que généralement dans l'analyse finale, des modifications ont été incluses, se fondant sur le jugement éclairé des responsables des prévisions. Par conséquent, cela n'a rien de fantaisiste, cela se fonde sur un rapport. Ce n'est pas le cas. J'essaie simplement de dire que ce travail a été fait et qu'il n'a pas seulement été fait pour le plaisir de le faire, il a été très bien fait. Toutes ces techniques ont pour base commune des données antérieures, et par conséquent, l'hypothèse implicite est que les conditions socio-économiques principales dans la prévision dans le temps seront quelque peu analogues à celles qui ont été connues au cours des dernières années et pour lesquelles des données sont disponibles; c'est-à-dire qu'il n'y aura pas de guerre mondiale, pas de crise mondiale et pas de déplacement soudain dans les préférences des consommateurs. Il faut tenir compte de toutes ces choses, monsieur le président.

Monsieur le président, je ne parle pas simplement pour le plaisir de parler, je parle de quelque chose en quoi je crois. À mon avis, les chercheurs ont fait un bon travail. Cette estimation a été bien faite, et je peux faire toute confiance à d'autres rapports dont je suis également en possession. Si j'ai le temps d'ailleurs, j'en reparlerai. Par conséquent, les prévisions relatives au trafic-passagers et marchandises sont faites en étudiant leur croissance respective et en projetant cette croissance dans le futur. Une manière très simpliste d'étudier la projection de la croissance suppose que les tendances passées se maintiendront, mais une manière encore plus sûre de le faire est de faire entrer dans cette croissance des voyages aériens certains indices économiques et démographiques, tels que la croissance démographique, le produit national brut et toutes ces autres choses. Je ne veux pas vous faire perdre tout votre temps à ce sujet.

Les études relatives à la croissance potentielle du trafic-passagers, monsieur le président, ont mis en évidence plusieurs considérations interdépendantes. Cependant, un revenu discrétionnaire plus important, ce dont nous devons tenir compte; une plus grande proportion à prendre

## [Text]

important one; shorter travel times with the advent of longer range and faster aircraft and improved service through extended bilateral agreements.

For example, there is a very recently conducted analysis of leisure time pertaining to this, Mr. Chairman.

**Mr. Stevens:** Do you need any more, Joe?

• 2130

**Mr. Guay (St. Boniface):** Oh yes—that the average hours worked per week by private agricultural wage and salary workers in the United States dropped from 58.5 in 1900 to 41.2 in 1961. That is just to give you an indication that they did go into various aspects of it.

**Mr. Speaker,** I am very concerned . . .

**An hon. Member:** Mr. Chairman.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman. Well, I say Mr. Speaker because I think he would make a wonderful Speaker. I can see that you are very neutral and you are really playing the right type of role that you should.

I am not afraid of you as a Chairman. I think you are doing a great job as a Chairman.

**The Chairman:** The Chair appreciates the flattery.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Honestly, I am very surprised, Mr. Chairman, to hear the people from the area make such statements. I guess they are representing the people from their area and I respect their point of view on that one. But I am very surprised that they do not come out with some more realistic statement to contradict what we are saying to them. It is only phraseology, and I tried to give them an indication of what they are doing, because not one of them, even though they are lawyers, has really come up with a good sound argument as to why they do not want it in the area, other than to say, why two airports in one area; there are two airports at Toronto and two airports in Montreal.

**The Chairman:** Mr. Guay, the Chair finds your remarks very enlightening and would like to grant you more time. But you have taken 10 minutes. I have Mr. Beattie next on my list, and I wonder if you would permit him to speak.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Okay, thank you Mr. Chairman. I am like the member on my right. I could not get my point across.

**The Chairman:** Mr. Beattie.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** Mr. Chairman, I would like to speak very briefly on the motion. I know that Mr. Guay read almost the whole of the file into the record, and I would like to be able to deal at greater length with the issues he raised.

There are a few points I would like to make with regard to this. My own area, my own constituency, Amaranth Township, near Orangeville, near Shelburne, was one of the areas considered by the Ministry for the airport. It was our understanding in my area that when this Minister's predecessor first announced the possibility of a new airport going in, we would be holding public hearings at the sites so that we would have the input from people for all of the sites under consideration. They would have the opportunity to decide whether or not they actually wanted

## [Interpretation]

l'avion comme moyen de transport ainsi qu'une réduction des tarifs auront une très grande importance; du temps de voyage plus court avec l'avènement d'appareils plus rapides et à l'autonomie plus longue ainsi que des services améliorés grâce à des accords bilatéraux élargis.

On peut lire, à titre d'exemple, monsieur le président, une analyse qui a été faite très récemment sur les nouveaux temps de loisir.

**M. Stevens:** Vous avez encore des choses à dire, Joe?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Oh oui, le nombre moyen des heures de travail par semaine des travailleurs salariés et des travailleurs recevant un salaire agricole aux États-Unis est tombé de 58.5 en 1900 à 41.2 en 1961. Cela montre que plusieurs aspects ont été étudiés.

Monsieur l'Orateur, je me préoccupe beaucoup . . .

**Une voix:** Monsieur le président.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président. Si j'ai dit M. l'Orateur, c'est que je pense qu'il serait un merveilleux orateur. Je constate que vous êtes très neutre et que vous jouez exactement le rôle que vous devez jouer.

Vous ne me faites pas peur en tant que président. Je crois que vous faites un excellent travail en tant que président.

**Le président:** Le président apprécie ce compliment.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Honnêtement, je suis très surpris, monsieur le président, d'entendre des gens de la région faire de telles déclarations. Je suppose qu'il représente la population de leur propre région et je respecte leur point de vue à ce sujet. Mais je suis très surpris qu'il ne soit pas arrivé à faire une déclaration plus réaliste pour contredire ce que nous leur disons. Il s'agit seulement de mots, j'ai essayé de leur montrer ce qu'il fallait, car aucun d'entre eux, même ceux d'entre eux qui sont des avocats, n'a vraiment trouvé un argument solide pour ne pas vouloir le projet dans la région; leur seul argument c'est de dire: pourquoi deux aéroports à Toronto et deux aéroports à Montréal.

**Le président:** Monsieur Guay, vos remarques sont fort intéressantes et nous aimerions vous accorder plus de temps. Mais vous avez déjà parlé pendant dix minutes. J'ai encore M. Beattie sur ma liste, lui permettez-vous de prendre la parole?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Merci, monsieur le président. Je suis comme le député qui est à ma droite, je n'ai pas pu me faire comprendre.

**Le président:** Monsieur Beattie.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Monsieur le président, quelques remarques à propos de la motion. Je sais que M. Guay a presque étudié les questions mais je voudrais tout de même approfondir les questions qu'il a soulevées.

Il y a certaines questions que je voudrais établir à ce sujet. Dans ma région, ma propre circonscription, la ville d'Amaranth près d'Orangeville, près de Shelburne avait été envisagée par le ministère pour construire l'aéroport. Dans ma région on avait compris que lorsque le prédécesseur de ce ministre avait annoncé la possibilité de construire un nouvel aéroport, il y aurait des audiences publiques sur place pour que la population de tous les sites envisagés puissent donner son avis. Ils auraient pu avoir la possibilité de décider si oui ou non ils désiraient un



[Texte]

the airport in their area and have some amount of local participation. If this is true, certainly this promise was not kept.

I personally disagree with Mr. Guay. I do not believe in growth for growth's sake. I do not believe that any industry is necessarily good. But I do believe that the people in my area, which had the Amaranth possibility, were at least entitled to the opportunity to make some sort of statement as to whether or not they wanted the airport, just as the people in Mr. Steven's area were entitled to say whether or not they want the airport too, and their rights and their wishes should be respected as well.

As far as our position on the airport is concerned, I am not convinced, and I do not believe my colleagues are necessarily convinced of the need for a second airport at all. I do not believe this has been established at this time. The government certainly has not established it. The airline pilots' association, for one group, does not feel that it is necessary to build a second international airport. I think that before we have this thing rammed through, before we have it dropped on the people in Pickering or in any other area, we have to ensure first the need for the thing, and secondly the right of local people to have some sort of say in the development which will take place in their own area. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Ellis and then Mr. Harney.

**Mr. Ellis:** I have two small points, Mr. Chairman, and I swore I was not going to bring them up. One, I doubt that Mr. Guay has ever flown an aeroplane into Toronto. I do not mean ride in an aeroplane being flown into Toronto, but fly one into Toronto. I have done it dozens and hundreds of time and they are not that busy. You fly in. You do not even have to go into the circuit at 5 o'clock in the afternoon. You fly straight in. Toronto airport is not that busy, and in all the diatribe we heard from Mr. Guay, not once did he say where someone said the airport was needed. He used a lot of statistics, but not once did he say the airport was needed. In fact, I have not heard anyone say yet that the second airport is needed.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Give me another 10 minutes and I will tell him.

**Mr. Ellis:** That is the only point I want to make, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Harney.

**Mr. Harney:** Mr. Chairman, I just want to be absolutely sure of what we are doing here. Since we cannot ask questions, I will make statements.

• 2135

**The Chairman:** Now, wait a minute. The Chair ruled, that he would allow some latitude on speaking either for or against the motion. If you are not clear as to what the motion means, or what effects it will have, the Chair would entertain such questions. I do not think we should get into an examination as to the need for or the expenditures on Pickering or some other airport. I think you should speak either for or against the motion or ask for clarification of it. That is the ruling.

[Interprétation]

aéroport dans leur région, ils auraient pu participer. Si cela est exact, cette promesse n'a pas été tenue.

Personnellement je ne suis pas d'accord avec M. Guay. Je ne crois pas à l'expansion pour le plaisir de l'expansion. Je ne crois pas que toutes les industries soient nécessairement de bonnes choses. Mais par contre, je crois que la population de ma région, avec la possibilité de construire l'aéroport à Amaranth avait le droit de faire certaines déclarations et de dire si oui ou non elle désirait cet aéroport, tout comme la population de la région de M. Steven et leurs droits et leurs désirs devraient être respectés également.

Pour ce qui est de l'aéroport lui-même, je ne suis pas convaincu, et je ne crois pas que mes collègues le soient, du caractère indispensable d'un second aéroport. Je crois que cela n'a jamais été prouvé. De toute façon le gouvernement ne l'a pas prouvé. L'Association des pilotes pour sa part estime qu'il n'est pas nécessaire de construire un second aéroport international. Je crois qu'avant que l'on nous impose ce projet, avant qu'il ne soit imposé à la population de Pickering ou d'un autre secteur, nous devons nous assurer que cela est nécessaire, et en second lieu nous assurer que la population locale pourra dire ce qu'elle en pense. Merci, monsieur le président.

**Le président:** M. Ellis, puis M. Harney.

**M. Ellis:** Deux courtes questions, monsieur le président, je vous jure que je n'avais pas l'intention d'en parler. D'une part, je doute que M. Guay se soit jamais rendu en avion à Toronto. Je ne veux pas dire qu'il n'ait jamais pris l'avion pour aller à Toronto, je veux dire qu'il n'a jamais piloté un avion qui se rendait à Toronto. Je l'ai fait des douzaines et des centaines de fois et l'aéroport n'est pas tellement surchargé. Il est possible d'atterrir. On ne vous met même pas en attente à cinq heures de l'après-midi. Vous pouvez atterrir directement. L'aéroport de Toronto n'est pas tellement surchargé et dans la superbe diatribe de M. Guay, nous n'avons pas entendu une seule fois que quelqu'un ait déclaré que cet aéroport était nécessaire. Il a fait appel à un grand nombre de statistiques mais il n'a pas dit une seule fois que cet aéroport était nécessaire. En fait, je n'ai jamais entendu personne dire, jusqu'ici, qu'un deuxième aéroport était nécessaire.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Accordez-moi dix minutes de plus et je vais le lui expliquer.

**M. Ellis:** C'est tout ce que je voulais dire, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Harney.

**M. Harney:** Monsieur le président, je veux m'assurer que je comprends bien ce que nous faisons ici. Puisque nous ne pouvons pas poser de questions, je veux faire une déclaration.

**Le président:** Attendez, un instant. Nous avons décidé que nous vous ne permettrions de parler soit en faveur soit contre la motion. Si vous comprenez pas exactement ce que signifie la motion, ou si vous ne saisissez pas ses répercussions, je suis tout à fait d'accord pour que vous posiez des questions à ce sujet. Je ne pense pas que nous devrions nous lancer dans un examen des dépenses nécessaires pour Pickering ou pour un autre aéroport. Vous devriez vous contenter de parler en faveur ou contre la motion ou de demander des éclaircissements. Voilà ma décision.

[Text]

**Mr. Harney:** My question would be on the clarification of the motion, Mr. Chairman. I will direct them to you and you can direct them to the person who can answer them best. My first question has to do with the effect of this vote on the actual expropriations and so that I make my question clear, may I make a couple of statements to begin with.

This expropriation was to have been finalized. It was confirmed a couple of months ago, and the final step was to have been undertaken on April 30. Had vote L30 passed tonight, then Parliament would still not have passed the estimates, so the expropriation would have taken place in any event before the estimates were passed. That is clear. If this motion does not pass tonight the expropriation will still go on. What we are doing here tonight neither stops nor aids and abets the expropriation. Let us make that absolutely clear.

**The Chairman:** I see the Minister nodding approval. I hope I am interpreting his nod.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, I am not saying anything.

**Mr. Harney:** It is a rather key point, Mr. Chairman.

**The Chairman:** The Chair suggests that you are right. Is there anybody from the department who would like to comment on the question asked by Mr. Harney?

**Mr. Marchand (Langelier):** I will ask Mr. Currie to explain.

**Mr. Currie:** Mr. Chairman, if I understand the question and I relate it to the answer you have given, then it seems to me that only the House can take definite action.

**The Chairman:** All this motion does, if it carries, is set in motion a series of steps which may at a future date limit the expenditures around Pickering, but it does not apply at this time limit. It just sets in motion where, at some future time, steps that agree with this...

**Mr. Duquet:** It all depends when the future time comes.

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Currie:** If I may, Mr. Chairman. I assume it would influence my minister, the Minister of Public Works, in making offers to the owners concerned.

**The Chairman:** I do not know whether it would or not. It depends really on the Minister.

**Mr. Ellis:** Would you go ahead without approval of the House?

**The Chairman:** Certainly, as the estimates now stand, we could have passed this vote tonight, but it would not have passed the House until the end of May.

**Mr. Atkey:** On a question of privilege, Mr. Chairman, the last comment is one surely more appropriate for the Minister to make.

**The Chairman:** That is right. I was just advising the original questioner, Mr. Harney, and Mr. Currie that in my interpretation of the estimates pass the House of Commons on May 30 and a decision on this Committee's actions would have to be made by the House prior to that date.

[Interpretation]

**M. Harney:** Je voudrais demander un éclaircissement à propos de la motion, monsieur le président. Je vais vous poser les questions directement, vous pourrez les transmettre à une personne qui y répondra. En premier lieu, je voudrais aborder cette question des expropriations en cours pour bien préciser ce que je veux dire, je vais faire un court exposé.

Ces expropriations devraient être menées à bien. Elles ont été confirmées il y a deux mois et la dernière mesure devait être prise le 30 avril. Si nous avons adopté le crédit L30 ce soir, le Parlement n'aurait toujours pas approuvé le Budget; par conséquent, les expropriations auraient eu lieu avant que le Budget ne soit adopté. Cela est évident. Si cette motion n'est pas adoptée ce soir, les expropriations se feront tout de même. Ce soir, nous ne pouvons rien faire qui arrête, qui suscite ou qui supprime les expropriations. Nous devons le comprendre clairement.

**Le président:** Je constate que le ministre approuve. J'espère que j'interprète bien son mouvement.

**M. Marchand (Langelier):** Non, je ne dis rien.

**M. Harney:** C'est une question cruciale, monsieur le président.

**Le président:** J'imagine que vous avez raison. Est-ce que quelqu'un du ministère pourrait ajouter quelque chose à propos de la question posée par M. Harney?

**M. Marchand (Langelier):** Je vais demander à M. Currie, de vous expliquer cela.

**M. Currie:** Monsieur le président, si je comprends bien la question et si je fais un lien avec la réponse que vous avez donnée, il me semble que seule la Chambre peut prendre des mesures définitives.

**Le président:** Cette motion, si elle est adoptée, ne fera que mettre en marche une série de rouages qui, éventuellement, limiteront les dépenses de Pickering, mais cela ne s'applique pas à cette limite de temps. Cela met simplement en route certains rouages qui...

**M. Duquet:** Cela dépend de la date future.

**Le président:** C'est exact.

**M. Currie:** Si vous me le permettez, monsieur le président. Je suppose que cela aurait des répercussions sur les offres que mon ministre, le ministre des Travaux publics, doit faire aux propriétaires en cause.

**Le président:** Je ne le sais pas. Cela dépend du ministre, en fait.

**M. Ellis:** Est-ce que vous poursuivriez le projet sans l'approbation de la Chambre?

**Le président:** Certainement, d'après la forme actuelle du Budget, nous aurions pu adopter ce crédit ce soir mais il ne serait pas passé à la Chambre avant la fin du mois de mai.

**M. Atkey:** Une question de privilège, monsieur le président; cette remarque, je pense que c'était au ministre de la faire.

**Le président:** C'est exact. Je disais simplement à la première personne qui a posé une question, M. Harney, et à M. Currie, qu'à mon sens, le Budget passera à la Chambre des communes le 30 mai mais il faudrait que la Chambre prenne une décision à propos de la recommandation de ce Comité avant cette date.



[Texte]

Mr. Harney.

**Mr. Harney:** Mr. Chairman, I still have the floor. Should this Committee agree to the motion presented by Mr. Atkey and should the House agree with the recommendations of the Committee, that is, say, to vote down the estimate at least as far as Pickering is concerned, and considering that the expropriation would have gone ahead on April 30, by the time the House has taken its consideration and voted down the estimate, what kinds of steps could the ministry take to get out of the difficulty? How can it go back on an act of expropriation for which the moneys have been paid? Everything according to the law would have been carried out except that there would be no money. Is there anything in the law which would permit the government to go back on the expropriation?

• 2140

**Mr. Currie:** Mr. Chairman, the act of expropriation has taken place with the confirmation of the expropriation.

The date of April 30, to which you refer, is the 90-day deadline in the act by which the Minister of Public Works is required to make an offer of compensation to the owners. If the Minister does not make an offer of compensation within 90 days, then the act appears to provide that an interest penalty will be paid. I have already mentioned the question of abandonment, which can only be proposed by the Minister, and only proposed before compensation is paid.

One third point: the act does not appear to provide for the Crown not to pay, once an offer of compensation has been made. I have to report to you, Mr. Chairman, that the act is relatively new; it has not been tested before the courts, and there are many provisions in the act which may or may not be brought into play—depending on any court ruling.

**Mr. Harney:** I suggest, Mr. Chairman, that the act has not been tested before the facts. In this case, we are confronting the fact—and it is a rather thorny one. The act could have been put into motion, and all steps taken according to the letter of the act; we could have the Crown expropriate people on April 30—that is when they must do it by—and, if it does not, by April 30, offer any money, then the expropriation becomes null and void. This is my reading of the act; I think it is the only reading we can have of it. After the facts, it could be that the House of Commons would decide not to advance the money; I would sure like to know how the government gets out of that box. I do not know what the solution is; I doubt if anybody has a solution at the moment.

**Mr. Cornblat:** Mr. Chairman, could I make a statement, which I think is accurate? Mr. Harney asked a very relevant question: if this motion was not raised, and if this Committee raised no objection to Pickering, could any money be spent at Pickering before the estimates were passed by the House at the end of May? The answer to that is "yes". In the interim supply, the House has already voted three twelfths of the \$157 million. So we could spend, before the House passed the estimates, approximately \$60 million on expropriation.

**Mr. Atkey:** Plus your \$56 million surplus.

[Interprétation]

Monsieur Harney.

**M. Harney:** Monsieur le président, j'ai toujours la parole. Si jamais ce Comité adoptait la motion présentée par M. Atkey et si la Chambre acceptait la recommandation du Comité, c'est-à-dire si elle refusait d'approuver le Budget, du moins dans la mesure où l'aéroport de Pickering est en cause, et si l'on considère que les expropriations auraient été poursuivies le 30 avril, le temps que la Chambre étudie la question et refuse le Budget, quelles sont les mesures que le ministère pourrait prendre pour sortir de cette difficulté? Comment pourrait-il revenir sur des expropriations déjà payées? D'après la Loi, tout devrait être accompli, mais il n'y aurait pas d'argent. Est-ce qu'il existe une loi qui permettrait au gouvernement de revenir sur les expropriations?

**M. Currie:** Monsieur le président, l'expropriation a eu lieu, de fait, avec la confirmation de l'expropriation.

La date du 30 avril dont vous parlez constitue la limite de 90 jours prévue par la loi et aux termes de laquelle le ministre des Travaux publics doit faire une offre de compensation aux propriétaires. Si le ministre ne fait pas d'offres de compensation dans les 90 jours, il semble qu'un dédit doit être payé. J'ai déjà parlé de la question de l'abandon qui ne peut être proposé que par le ministre et uniquement avant que la compensation ne soit payée.

A propos du troisième point: la Loi ne semble pas prévoir la possibilité de la Couronne de ne pas payer une fois que l'offre de compensation a été faite. Je dois vous préciser, monsieur le président, que la Loi est relativement neuve, elle n'a pas encore passé l'épreuve des tribunaux et, les décisions de la Cour peuvent signifier l'application ou la non-application de certaines dispositions de la Loi.

**M. Harney:** Monsieur le président, la Loi n'a pas reçu non plus l'épreuve des faits. Dans ce cas, nous sommes en face de faits, et ils ne sont pas brillants. La Loi aurait pu être mise en vigueur, toutes les mesures de celles-ci auraient pu être prises à la lettre, nous aurions pu voir la Couronne exproprier certaines personnes le 30 avril—c'est la date limite—et si le 30 avril, aucune offre n'a encore été faite, l'expropriation devient nulle et non avenue. Voilà comment j'interprète la Loi; je pense que c'est la seule interprétation possible. D'après les faits, il est possible que la Chambre des communes décide de ne pas avancer d'argent; je voudrais savoir très précisément comment le gouvernement se sortira de ce dédale. Je ne connais pas la solution; je doute fort que quiconque la connaisse.

**M. Cornblat:** Monsieur le président, je voudrais faire une précision, je crois que cela sera utile. Monsieur Harney a posé une question extrêmement juste: si cette motion n'avait pas été présentée, si ce comité n'avait soulevé aucune objection au projet, est-ce que l'on aurait pu dépenser de l'argent à Pickering avant que le budget ne soit adopté par la Chambre à la fin du mois de mai? Et la réponse est: Oui. La Chambre a déjà accordé trois douzièmes de 157 millions de dollars, ce sont des sommes temporaires. Par conséquent avant que la Chambre n'adopte le budget, nous pouvons dépenser environ 160 millions pour des expropriations.

**M. Atkey:** Sans compter les 56 millions de dollars qui représentent votre excédent.

## [Text]

**Mr. Cornblat:** The \$56 million surplus, with all indulgence, has nothing to do with Pickering. It has to do with the total revolving funds, not with Pickering exclusively.

**The Chairman:** I think that cleared up the thorny question, Mr. Harney.

**Mr. Harney:** I do not think it does, Mr. Chairman. Sorry. I agree that the statement is accurate but it does not clear up the thorny question. Even with the interim supply, even with three twelfths of the money, the Minister of Public Works does not have all of the money that would be required, ultimately, to carry out the expropriation. And, should this House vote down the expropriation, then Lord knows what fuses would blow in this Parliamentary process. I do not know. This underlines the fact that the procedure towards expropriation—which was begun last year, confirmed this winter, supposed to terminate at the end of April—was hasty indeed.

Mr. Chairman, we have heard from the witnesses before, that all discussion as to the specific future of Pickering has been suspended, as of sometime in the middle of 1972; the proposals were effectively hoisted on the grounds that there would be a hearing. Now there is a further suspension. They cannot go ahead and plan because of the Board of Inquiry that is going to look into the whole question of the need, planning, use, etc., of Pickering. And there are further problems, some rather minor. I must admit.

I have another question. I hope it only takes a minute.

**The Chairman:** I hope so too. Your time is running out.

**Mr. Harney:** I cannot sort out the figures on page 27-44. We are talking about millions of dollars at the bottom of the page, are we not?

**Mr. Cornblat:** Yes.

• 2145

**Mr. Harney:** When this section was referred to this afternoon by one of the witnesses, I think there was a reference to an expenditure of \$298,000 for construction design. Really, what we are talking about is \$4,300,000 for construction design. If you are proposing to spend in this year \$4 million for construction design of a project that you really have not decided what shape it will take, I would say that is an awful lot of money to spend on the design of something that you do not know exactly. I certainly find myself in a position where I certainly cannot go ahead with this Vote L30 as it stands. It probably will be up to the wisdom of the House as a whole to decide, but at this moment I am afraid that the ministry has got itself into a terrible box. We have probably all of us in Parliament have got ourselves into a box, but we certainly cannot go ahead with this project.

**The Chairman:** Mr. Fraser, I have your name down. Did you wish to withdraw? Mr. McRae is next, then Mr. Atkey.

## [Interpretation]

**M. Cornblat:** Les 56 millions de dollars d'excédent, je vous le ferai remarquer, n'ont rien à voir avec Pickering. Il s'agit du fonds de roulement total, et non pas seulement de Pickering.

**Le président:** Je crois que cette question pas très brillante vient d'être éclaircie, monsieur Harney.

**M. Harney:** Ce n'est pas mon sentiment, monsieur le président. Je suis désolé, je suis tout à fait d'accord, cette précision est extrêmement juste, mais cela n'éclaire pas la question. Même avec les crédits temporaires, même avec les trois douzièmes d'argent, le ministre des Travaux publics n'a pas tout l'argent nécessaire, en dernier ressort, pour faire les expropriations. Et, si la Chambre rejette l'idée de l'expropriation, Dieu sait quels plombs vont sauter pendant ce processus parlementaire. Je ne le sais pas. Cela souligne simplement le fait que la procédure d'expropriation—commencée l'année dernière, confirmée cet hiver, et censée prendre fin à la fin du mois d'avril—a été entreprise extrêmement hâtivement.

Monsieur le président, nous avons entendu déjà des témoins nous parler de l'avenir de Pickering, nous dire que le projet avait été suspendu vers le milieu de l'année 1972; en fait, les propositions ont été effectivement suspendues parce que l'on a dit qu'il y aurait des audiences. Une fois de plus, le projet est suspendu. Il est impossible de faire des plans parce que la Commission d'enquête va étudier toute la question de la nécessité, de la planification, des utilisations, etc. de Pickering. Il y a d'autres problèmes également, certains d'entre eux peu importants, je le reconnais.

Monsieur, une autre question à poser, j'espère que cela ne prendra qu'une minute.

**Le président:** Je l'espère aussi. Votre temps est presque écoulé.

**M. Harney:** Je ne comprends pas très bien les chiffres qui sont à la page 27-45. S'agit-il de millions de dollars en bas de la page, n'est-ce pas?

**M. Cornblat:** Oui.

**M. Harney:** Je crois qu'un des témoins cet après-midi a parlé d'une dépense de \$298,000 pour des travaux de conception et de construction. En fait, il s'agit bien de 4,300 mille dollars pour des travaux de construction et de conception. Si vous envisagez de dépenser cette année 4 millions de dollars pour la construction d'une construction dont vous ne savez pas à quoi elle ressemblera, j'estime que c'est là dépenser beaucoup d'argent pour du vent. Je ne peux certainement pas adopter le crédit L30 dans sa forme actuelle. Il appartiendra probablement à la Chambre dans son ensemble de décider mais je crains que, pour l'instant, le ministère se soit mis dans une impasse terrible. Cela nous est déjà arrivé à tous, mais il est certain que nous ne pouvons pas aller de l'avant avec ce projet.

**Le président:** Monsieur Fraser, j'ai votre nom sur ma liste. Voulez-vous le retirer? M. McRae vient ensuite, puis M. Atkey.



## [Texte]

Mr. McRae.

**Mr. McRae:** I am afraid I do not understand all of the implications of this particular vote, this particular motion. Before we advance too far on it we should I think spend more time. I feel we are being pushed by time to proceed to a vote this evening and it is time that I would like to be given over to more discussion about this situation.

I have the opinion that we really have not come to grips at all with the kind of opposition that has occurred around this airport, and I think some of it may be explained in terms of an article in the *Globe and Mail* last Friday, where they are talking about the whole problem of growth in the Toronto area and whether in fact Toronto should continue to grow.

I submit that this kind of thinking is very new. It is not thinking that occurred a year or two or three years ago, and I resent very much the implication that the department and department officials when they were considering this airport did something grossly wrong. At the time that this airport notion was conceived there was a very strong view that Toronto should grow to 4 million, 5 million, 6 milli, 7 million people. I think in the last year, six months to a year, that the thinking has begun to change, that there is a notion about growth that perhaps a city like Toronto at 2 or 3 million is where it should stop. One of the factors that I thought was worthwhile was the fact that we did have a year to give this matter serious consideration. I think that this is a very good thing because I think that we will begin to understand whether or not Toronto does want to grow in this particular period of time.

There is a very interesting theory that possibly the way to stop Toronto growing—and it interests me very much—is to change the freight rate scheme so that we would move the growth out of Toronto into other parts of Ontario and into other parts of Canada, the West and the Maritimes. This I think has great implications in this particular Committee. It is a theory that appeals to me very much.

**The Chairman:** I really do not think that has much to do with the amendment before the Committee.

**Mr. McRae:** But the point of the matter is that I would like to understand what the amendment is doing and also I would like in the long run to understand the reason for the opposition to a very large expenditure in an area. Certainly if it was in my area or in many areas in the West or in the Maritimes, this kind of money would be manna from heaven. I think that we have to understand this before we vote on this particular question.

**The Chairman:** The minister has a word to say which may clarify this, Mr. McRae.

**Mr. Marchand (Langelier):** I am not sure it is going to clarify. As you know, we will not reconvene before May 7 or 8, so we have up to April 30 to expropriate. So if this resolution is carried on here today, can we really even use this portion that we can use which was explained by Mr. Cornblat or can we not? There is real doubt. If you want to play it this way, I really do not mind, but I hope the Committee understands that it can paralyze the whole thing for many years, not only for tonight. That is all. If you are sure, so much the better for you, but I am not sure at all. If you do it, you will have to take the responsibility.

## [Interprétation]

Monsieur McRae.

**M. McRae:** Je crains de ne pas comprendre toutes les conséquences de cette motion. Avant d'aller trop loin, je pense que nous devrions y réfléchir. Le temps nous presse et il faudrait passer au vote, mais je voudrais davantage de temps pour discuter de la situation.

Nous n'avons pas encore très bien saisi tous les aspects de l'opposition qui se manifeste à la construction de cet aéroport et je pense qu'elle est très bien expliquée dans un article du *Globe and Mail* de vendredi dernier qui traite de l'ensemble de la question de la croissance de la région de Toronto et de la question de savoir si Toronto devrait continuer à croître.

Ce sont là des idées tout à fait neuves. Elles n'existaient pas il y a deux ou trois ans et je m'élève contre l'allégation que le ministère et ses représentants ont commis une erreur grossière en envisageant de construire cet aéroport. Au moment où on a conçu cette idée, tout le monde pensait que la croissance de Toronto devait se poursuivre jusqu'à atteindre 4 millions, 5 millions, 6 millions ou même 7 millions d'habitants. Les idées ont commencé à changer il y a six mois ou un an, et on commence à considérer que Toronto ne devrait pas dépasser 2 ou 3 millions d'habitants. Nous avons eu un an pour réfléchir sérieusement à la question et je pense que c'est une très bonne chose parce que nous pourrions déterminer si Toronto souhaite ou non continuer à croître à l'heure actuelle.

Une théorie très intéressante et qui m'intéresse beaucoup veut que pour arrêter la croissance de Toronto, il faudrait modifier le tarif des transports de fret de façon à ce que la croissance potentielle de Toronto se fasse dans d'autres parties du Canada, dans l'Ouest ou les Maritimes. C'est une théorie qui me plaît beaucoup.

**Le président:** Je ne pense pas que cela ait grand-chose à voir avec l'amendement à l'étude.

**M. McRae:** Le problème est que je voudrais bien comprendre ce que cet amendement cherche à faire et également les raisons de l'opposition à une dépense aussi importante. Si on se proposait de faire de telles dépenses dans l'Ouest ou dans les Maritimes, je pense que tout le monde considérerait cela comme une manne tombant du ciel. Il nous faut bien comprendre tous les aspects de la question avant de voter.

**Le président:** Le Ministre peut peut-être nous apporter des précisions, monsieur McRae.

**M. Marchand (Langelier):** Je ne suis pas sûr que je vais clarifier les choses. Comme vous le savez, la session ne reprendra pas avant le 7 ou 8 mai et nous avons donc jusqu'au 30 avril pour terminer les expropriations. Si cette résolution est donc adoptée aujourd'hui, pouvons-nous utiliser les crédits qui nous restent comme l'expliquait M. Cornblat ou ne pouvons-nous pas? Il y a un doute. Si vous voulez prendre cette décision, je ne m'y oppose pas, mais j'espère que les membres du Comité comprennent bien qu'ils peuvent paralyser tout le processus pour de nombreuses années et non pas seulement pour ce soir. C'est tout. Si vous êtes certains, tant mieux pour vous, mais je ne suis pas sûr du tout. Si vous le faites, vous devrez en supporter la responsabilité.

[Text]

**The Chairman:** Perhaps the Clerk could advise me. If he speaks now will he close the debate on this question? All right fine. I am sorry, I thought you were through. Mr. Atkey, in no way if you speak now would you close the debate. I just wanted to check that point. Mr. McRae.

• 2150

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, I have one or two questions. How many homes actually are being expropriated, whether they be farms or what have you?

**Mr. Currie:** Mr. Chairman, approximately 500.

**Mr. Marchand (Langelier):** Which are left.

**Mr. Currie:** Approximately 500 homes are in the expropriated area.

**Mr. Fraser:** What is that going to cost?

**Mr. Currie:** The estimate that the total cost may go as high as \$89 million.

**Mr. Fraser:** Is that for the 500 properties?

**Mr. Currie:** No, there are many parcels of property which do not have homes on them. There are something like 820 separate parcels of land.

**Mr. Fraser:** Mr. Chairman, at the moment there are a certain number of places that have been expropriated, the order has been made to expropriate them. You have to have the money to pay for them. Of those that have now been expropriated, is the money available to pay for them or does it depend on this motion?

**Mr. Currie:** Quite frankly, Mr. Chairman, I am not clear whether the money is available or not. I know that the expropriation applies to the entire parcel, the entire area. The expropriation is not staged in any way. The expropriation applies to the entire area which comprises 820 parcels of land and approximately 500 homes are located in that area.

**Mr. Fraser:** My question still remains. If this Committee votes this down and if it is voted down in the House, where are you going to get the money to pay the people who have now been expropriated.

**Mr. Stoner:** Mr. Fraser, I do not think you could. I think the interim supply could only proceed if this Committee supported the item in the estimates and if that item were upheld by the House. Otherwise, I would not think, with all due respect, that Mr. Dubé could proceed with the expropriation in good faith.

**Mr. McRae:** How many of these homes are tenant owned? Has there been any study of that?

**Mr. Currie:** Yes, we have the figure, Mr. Chairman. Quite frankly, I cannot remember, but I would estimate of the 500 homes certainly less than 100 and probably less than 50 are tenant occupied. That would be my guess.

**Mr. Ellis:** He said tenant owned.

**Mr. Currie:** I do not understand that phrase.

**Mr. McRae:** What I mean by that phrase is the people who live in them own them.

[Interpretation]

**Le président:** Le greffier peut peut-être me conseiller. S'il parle maintenant mettra-t-il fin au débat sur cette question? Très bien. Je m'excuse, je pensais que vous aviez fini. Monsieur Atkey, si vous parlez maintenant vous ne mettez pas fin en aucune manière au débat. Je voulais simplement vérifier cela. Monsieur McRae.

**M. McRae:** Monsieur le président, j'ai une ou deux questions à poser. Quel est le nombre à l'heure actuelle d'expropriations?

**M. Currie:** Monsieur le président, environ 500.

**M. Marchand (Langelier):** Qui restent.

**M. Currie:** Il y a environ 500 maisons dans la zone d'expropriation.

**M. Fraser:** Combien cela va-t-il coûter?

**M. Currie:** On estime que cela pourra monter jusqu'à 89 millions de dollars.

**M. Fraser:** C'est le chiffre pour les 500?

**M. Currie:** Non, il y a beaucoup de lots de terrain non construits. Il y en a environ 820.

**M. Fraser:** Monsieur le président, à l'heure actuelle il y a un certain nombre d'endroits qui ont fait l'objet d'expropriations, l'ordre a été donné de les exproprier. Il faut que vous ayez l'argent pour les payer. Pour ceux qui ont déjà été expropriés, avez-vous l'argent pour les payer ou cela dépend-il de cette motion?

**M. Currie:** A franchement parler, monsieur le président, je ne sais pas très bien si l'argent est oui ou non disponible. Je sais que l'expropriation s'applique à tout ce lotissement, à toute cette zone. Cette expropriation ne se fait pas du tout par étapes. L'expropriation s'applique à toute la zone qui comprend 820 lots de terrain et environ 500 maisons.

**M. Fraser:** Ma question reste en suspend. Si ce Comité vote contre et si la Chambre en fait autant, où allez-vous trouver l'argent pour payer les gens qui ont été expropriés.

**M. Stoner:** Monsieur Fraser, je ne pense pas que vous pourriez. Je pense que l'approvisionnement intérimaire ne pourrait avoir lieu que si ce Comité apporte son appui au poste compris dans le Budget et s'il en va de même à la Chambre. Autrement, bien respectueusement, je ne pense pas que M. Dubé pourrait procéder aux expropriations en toute bonne foi.

**M. McRae:** Combien de ces maisons sont occupées par ces locataires? A-t-on fait une étude à ce sujet?

**M. Currie:** Oui, nous avons les chiffres, monsieur le président. A franchement parler, je ne peux pas très bien me souvenir, mais je pense que moins de 100 et probablement moins de 50 de ces 500 maisons sont occupées par des locataires. Ce serait mon estimation.

**M. Ellis:** Il a dit occupées par des locataires.

**M. Currie:** Je ne comprends pas cette expression.

**M. McRae:** Ce que je veux dire c'est que les gens qui habitent dans ces maisons en sont propriétaires.



## [Texte]

**Mr. Currie:** Oh, I would say that the majority are certainly owner occupied.

**Mr. McRae:** Owner occupied.

**Mr. Currie:** The great majority.

**Mr. Chairman:** Mr. Atkey, go ahead.

**Mr. Atkey:** Mr. Chairman, I need about two minutes to reply to some of the comments respecting this motion.

Mr. Chairman, the members should be perfectly clear that this motion does not kill the Pickering airport. It merely gets the \$89 million advance included in Vote L30 out of the Airports Revolving Fund and requires the government to bring forward a separate estimate at the appropriate time after the board of examination has reported or, indeed, before at any time. It merely gets the Pickering expenditures out of the Airports Revolving Fund for purposes of the advances of this year.

Members should be perfectly clear that the Airports Revolving Fund has had some \$21 million added to it or at least estimates have been approved in previous years for Toronto International Airport No. 2. That money has already been approved by Parliament and this motion does not affect that expenditure.

As has already been indicated, there is a \$56 million surplus in the Airports Revolving Fund. I would suggest to you that is open to the government until April 30 to abandon the expropriations which are not yet complete in a total legal sense. The decision is theirs to interpret the vote on this particular motion tonight as they will. Indeed, the government can come back tomorrow with a supplementary estimate treating the Pickering airport as an individual item. But the point of the motion is that because of the doubt that prevails and the willingness of the Minister to go along with an independent Board of Examination to consider not only site location and environmental considerations but need, it is inappropriate for members of Parliament to be providing Parliamentary authority for the expenditure of some \$89 million on the Pickering airport when we have not yet decided whether it is going to be built for sure. That is the purpose of the motion; it is a delaying action and I would urge you to support it.

• 2155

**Mr. Marchand (Langelier):** There are 300 people now who are in agreement to be expropriated. That means that this is out; we will have to start the procedure all over again.

**Mr. Atkey:** Maybe, maybe not.

**Mr. Marchand (Langelier):** Oh, yes, surely, because we do not have any money to pay...

**Mr. Atkey:** No, no that is not true...

**Mr. Marchand (Langelier):** Oh, yes; I regret.

**Mr. Atkey:** I told you, the money that was in the fund...

**Mr. Marchand (Langelier):** We have up to April 30 to pay money to those people. If we do not pay them any money, they will have a claim against the government. You say that the airport is not killed, I am telling you that it is killed.

## [Interprétation]

**M. Currie:** Oh, je dirais alors que la grande majorité sont occupées par leur propriétaire.

**M. McRae:** Occupées par leur propriétaire.

**M. Currie:** La grande majorité.

**Le président:** Monsieur Atkey, allez-y.

**M. Atkey:** Monsieur le président, j'ai besoin de deux minutes pour répondre à certains des commentaires relatifs à cette motion.

Monsieur le président, il faudrait que les députés comprennent bien que cette motion n'enterre pas l'aéroport de Pickering. Elle ne fait que retirer l'avance de 89 millions de dollars comprise au Crédit L30 du fonds renouvelable des aéroports et demande au gouvernement qu'il dépose un budget séparé au moment opportun après que le conseil d'examen ait fait son rapport ou, bien entendu, avant à n'importe quel moment. Elle ne fait que retirer les dépenses de Pickering du fonds renouvelable des aéroports aux fins d'avances pour cette année.

Il faudrait que les députés sachent parfaitement que le fonds renouvelable des aéroports a été augmenté de 21 millions de dollars ou que tout du moins un budget a été approuvé au cours des années précédentes pour un deuxième aéroport international à Toronto. Ces sommes ont déjà été approuvées par le Parlement et cette motion n'affecte en rien cette dépense.

Comme on l'a déjà indiqué, il y a un excédent de 56 millions de dollars dans le fonds renouvelable des aéroports. Je dis que le gouvernement est tout à fait libre jusqu'au 30 avril d'abandonner les expropriations qui ne sont pas encore très claires du point de vue juridique. C'est à lui d'interpréter le vote au sujet de cette motion ce soir dans le sens qu'il entend. Le gouvernement peut très bien revenir demain avec un budget supplémentaire et faire de l'aéroport de Pickering un poste budgétaire particulier. Il n'en reste pas moins que dans la mesure où le doute qui prévaut et où la volonté du ministre de s'en remettre à un conseil d'examen indépendant pour déterminer non seulement le site et les facteurs du milieu mais le besoin, les députés du Parlement ne doivent pas fournir une autorité parlementaire pour la dépense de quelque 89 millions de dollars pour l'aéroport de Pickering lorsqu'ils ne savent même pas s'il va être oui ou non construit. C'est l'objectif visé par cette motion. Elle a un but de tempérence et je vous demande de l'appuyer.

**M. Marchand (Langelier):** Il y a maintenant 300 personnes qui sont d'accord pour être expropriées. Si cette motion est adoptée, il faudra que nous repartions à zéro.

**M. Atkey:** Peut-être que oui, peut-être bien que non.

**M. Marchand (Langelier):** Oh, oui, certainement, car nous n'avons pas d'argent pour payer...

**M. Atkey:** Non, non, ce n'est pas vrai...

**M. Marchand (Langelier):** Oh oui; je regrette.

**M. Atkey:** Je vous ai dit que l'argent qui était dans le fonds...

**M. Marchand (Langelier):** Nous avons jusqu'au 30 avril pour payer ces personnes. Si nous ne les payons pas, elles pourront déposer une plainte auprès du gouvernement. Vous dites que ce n'est pas la mort de l'aéroport; je vous dis que c'est sa mort.

[Text]

**Mr. Atkey:** There is \$21 million already voted in the previous four years to the airport revolving fund. This motion does not affect that money whatsoever.

**Mr. Marchand (Langelier):** You kill the board at the same time. One of the objectives of the board is to decide on the function of Malton and the new airport.

**The Chairman:** Mr. Guilbault.

**M. Guilbault:** Monsieur le président, je voudrais vous dire que je suis bien content d'assister à la réunion de ce soir, car cela me permet d'assister à un spectacle assez intéressant, un spectacle qui malheureusement me semble avoir un but nettement politique. En écoutant les arguments qui nous ont été présentés par les membres du Comité qui font partie du parti Progressiste-Conservateur, je vous dirai que je n'en ai trouvé aucun que soit sérieux. Les grands arguments que l'on invoque sont des arguments comme ceci: l'action du gouvernement, quand il a décidé de bâtir l'aéroport, était une action à but politique. C'est un argument que l'on a entendu dans bien des comités depuis le début de cette session, un argument que l'on invoque quand on a pas d'arguments de nature technique pour démolir des projets gouvernementaux. Les arguments très importants dont on se sert sont des arguments comme celui-ci: on se déclare insatisfait parce que le gouvernement a décidé d'homologuer 70,000 acres supplémentaires de terrain. On se déclare même insatisfait du cite, comme si les messieurs qui sont assis en face de nous étaient plus compétents que les gens du Ministère qui ont fait des études exhaustives durant plusieurs mois afin de recommander au ministre un cite convenable pour bâtir l'aéroport.

On va plus loin, chez les progressistes-conservateurs.

On nous dit même que le deuxième aéroport de Toronto serait inutile, qu'on en n'a pas besoin.

**Une voix:** C'est vrai.

**M. Guilbault:** Alors c'est cela, qu'on nous dit. Et je l'entends bien.

Mais personne ne nous cite des chiffres pertinents, des études sérieuses qui pourraient entrer en contradiction, ou tenter de le faire, avec les études du ministère. Alors, ce sont les arguments que l'on nous sert: la consultation a été insuffisante. Imaginez-vous si cela fait sérieux.

Alors, je suis quand même content d'être venu ici pour pouvoir assister à cette partie du spectacle continué qu'on nous sert depuis quelque temps. Le plus drôle, c'est qu'on sait fort bien de l'autre côté de la table que l'amendement n'arrêtera pas les expropriations qui sont en cours. Des fonctionnaires viennent de le déclarer ici même devant le Comité en répondant à des questions, mais cela ne fait rien, on veut quand même continuer avec la motion, ce qui prouve que toute cette affaire n'est rien d'autre qu'un spectacle à but nettement politique, je le répète.

J'ai mentionné tantôt que c'était un spectacle continué, je vais expliquer pourquoi. Depuis le début de cette session, dans plusieurs comités à la Chambre des communes, on entend des motions comme...

**Mr. Ellis:** The motion, Mr. Chairman!

**The Chairman:** They were suggesting that they wished, rather than refer to their actions and how they were acting, that you deal with the motion. The Chair concurs with that concept. Perhaps you should confine your remarks for or against the motion, and not as to interpret their actions.

[Interpretation]

**M. Atkey:** Il y a déjà eu 21 millions de dollars de crédits au cours des quatre années précédentes pour le fonds renouvelable de l'aéroport. Cette motion n'y touche pas.

**M. Marchand (Langelier):** Vous condamnez le conseil en même temps. Le conseil a pour objectif entre autres de décider de la fonction de Malton et du nouvel aéroport.

**Le président:** Monsieur Guilbault.

**Mr. Guilbault:** Mr. Chairman, I would like to tell you that I am very happy to be at this meeting tonight because it enables me to witness a rather interesting show, a show that unfortunately seems to me to have a clear political input. Having listened to the arguments that have been laid down by the representatives of the PCs, I would say that I did not find any that were worthwhile. The great arguments that are laid down are as follows: the action of the government when they decided to build the airport was political in its purposes. It is an argument that has been heard in many committees since the beginning of that session, an argument that is put forward when there are no technical arguments to tear to pieces government projects. The very important arguments that are used are arguments such as: we are not satisfied because the government decided to take over 70,000 supplementary acres of land. We are not even satisfied at the location of the site. It is as if the gentlemen who sit on the other side were more competent than the people of the department who have conducted comprehensive studies for months before recommending to the Minister a suitable site to build the airport.

The PC members go even further on.

They say that Airport No. 2 in Toronto would be useless, that it is not needed.

**An hon. Member:** It is true.

**Mr. Guilbault:** That is what we are being told and I know what I hear.

But nobody quotes relevant figures, serious studies that could contradict or attempt to contradict the studies of the department. So, we are just told that there was not enough consultation. What is the seriousness of that?

However, I am still happy to have come here to be able to witness part of the constant show that has been put on for some time. What is more funny is that they know perfectly well on the other side of the table that the amendment will not put an end to the expropriations that are taking place. Officials just said so to the Committee in answer to some questions. But it does not matter, they still want to push on the motion, which just indicates that all this business is nothing more than a political show, like I say and I say it again.

I just mentioned earlier that it was a perpetual show and I am going to explain why. Since the beginning of the session, in many committees of the House of Commons, motions such as the one moved...

**M. Ellis:** La motion, monsieur le président!

**Le président:** Ils souhaitent que vous parliez de la motion plutôt que de faire allusion à leur comportement. Je suis d'accord avec eux. Vous devriez peut-être dire simplement si vous êtes pour ou contre la motion, et ne pas interpréter leurs mesures.



[Texte]

• 2200

**M. Guilbault:** Oui, je suis bien d'accord. Cependant, je ne pense pas qu'on puisse m'empêcher de remarquer que le spectacle qu'on nous sert ce soir fait partie d'un grand spectacle qui est orchestré depuis longtemps, et qui ne fait que se continuer.

**The Chairman:** There are a lot of great shows that go on around here.

**M. Guilbault:** Mais je pense, monsieur le président, qu'il est bien important de le dire, il faut que les Canadiens le sachent, il faut que les gens qui liront les procès-verbaux de cette séance de Comité comprennent clairement, et j'espère que la presse se chargera d'informer les Canadiens de ce qui s'est passé ici ce soir. Et j'espère surtout que ceux qui montent des spectacles semblables soient bien conscients qu'ils devront un jour en porter la responsabilité.

**Some hon. Members:** Question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I have Mr. Loiselle, and a number of others on my list. The bell is ringing.

**Mr. Ellis:** I do not hear any bell.

**The Chairman:** I am sorry . . .

**Mr. Ellis:** I cannot hear a bell.

**The Chairman:** My ears apparently are better than yours, Mr. Ellis.

I would suggest to the committee that if I had no other questioners and Mr. Guilbault was through, I would gladly put the question, Mr. Atkey. But it has been my practice in committee to hear from all persons. This is the first time Mr. Guilbault has spoken, and I felt that I should hear him. Mr. Loiselle has not spoken yet, and certainly he has the right to comment on the amendment.

**Mr. Atkey:** On a point of order, Mr. Chairman. In light of that, and in view of the impending recess at Easter, we might agree to come back and resume tomorrow morning at 9:30 or 9:00 if necessary to accommodate all the speakers.

**An hon. Member:** We have to attend caucus tomorrow morning, Mr. Chairman.

**Mr. Ellis:** . . . at 3:30 tomorrow afternoon.

**The Chairman:** Just before we adjourn, I think . . .

**Mr. Ellis:** At 3.30.

**The Chairman:** The Chair is in the hands of the committee. If they want to . . .

**Mr. Ellis:** Tomorrow at 3:30.

**The Chairman:** It was not on the schedule.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** Mr. Chairman, surely this is important enough to have some reservations on this matter. Members will be packing up and going off for Easter holidays.

**Mr. Atkey:** Mr. Chairman, Mr. Duquet has openly indicated that it is of the utmost importance as to the disposition of this motion in terms of the actions of his particular minister. I think this position has also been reiterated by Mr. Marchand here tonight. I think it is of the utmost importance that this matter be dealt with before the Easter break.

[Interprétation]

**Mr. Guilbault:** Yes, I quite agree with that. I do not think though I can help mentioning that the show we are given tonight is part of the greater show which has been organized for a long time, and which just goes on.

**Le président:** Beaucoup de grands spectacles sont organisés par ici.

**Mr. Guilbault:** But I think, Mr. Chairman, that it is important to say it, that Canadians have to know it, that the people who will read the minutes of this Committee sitting will have to understand clearly, and I hope that the media will tell Canadians what happened here tonight. And I hope especially that those who organize such shows will realize that they will have one day to bear responsibility for it.

**Des voix:** Le vote, monsieur le président.

**Le président:** J'ai sur ma liste M. Loiselle, ainsi que d'autres personnes. La cloche sonne.

**M. Ellis:** Je n'entends pas la cloche.

**Le président:** Je suis désolé.

**M. Ellis:** Je ne l'entends pas.

**Le président:** Il semble que j'ai une meilleure oreille que vous, monsieur Ellis.

Je dirais au Comité que si nous n'avions pas d'autre question et si M. Guilbault avait fini, je me ferais un plaisir de mettre la motion aux voix, monsieur Atkey. Mais j'ai l'habitude, en Comité, d'entendre tout le monde. C'est la première fois que M. Guilbault a la parole, et je pense que nous devons l'entendre. M. Loiselle n'a pas encore parlé, et il a certainement le droit de commenter l'amendement.

**M. Atkey:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. A la lumière de ce que vous venez de dire, et étant donné que les vacances de Pâques approchent, pourrions-nous revenir demain et reprendre la question à 9 h. 30 ou à 9 heures si nécessaire, pour que tout le monde puisse parler?

**Une voix:** Nous avons notre caucus demain matin, monsieur le président.

**M. Ellis:** A 3 h 30 demain après-midi.

**Le président:** Avant de lever la séance, je dirais . . .

**M. Ellis:** A 3h 30.

**Le président:** Le président est entre les mains du Comité. S'ils le veulent . . .

**M. Ellis:** Demain à 3h 30.

**Le président:** Ce n'est pas prévu au programme.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Monsieur le président, la question est certainement assez importante pour que nous exprimions certaines réserves. Les députés s'apprêtent à partir pour les vacances de Pâques.

**M. Atkey:** Monsieur le président, M. Duquet a clairement indiqué que le libellé de cette motion est de la plus haute importance pour son ministre. M. Marchand, je pense, l'a répété ici ce soir. J'estime qu'il est de la plus haute importance que nous réglions la question avant les vacances de Pâques.

[Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** The only thing I can say, Mr. Atkey...

**The Chairman:** Let us hear the Minister.

**Mr. Marchand (Langelier):** We have tried as much as possible not to be radical on that and take time. You are just now making a radical decision that is going to kill the whole thing.

**An hon. Member:** It is the first chance we have had.

**Mr. Marchand (Langelier):** I think we have been much more smoother than you have been.

**Mr. Stevens:** You are too smooth; too smooth.

**Mr. Atkey:** Perhaps you will come back tomorrow, Mr. Chairman.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, I am not going to come back tomorrow. No. No. Take your responsibility; I do not mind, but it will be yours.

**Mr. Atkey:** It is your responsibility if you are going to delay it.

**Mr. Duquet:** I still move the adjournment.

**The Chairman:** The committee does not seem to have reached any consensus as to whether we can meet tomorrow or not. Is it agreed that Votes 15, 20...

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on a point of order. Could I suggest that the steering committee meet tomorrow morning to decide the disposition of the motion before the committee?

**The Chairman:** The Chair is agreed to call a steering committee meeting tomorrow morning. It cannot be much earlier nor much later than 900 a.m. in the Chairman's office. Are those members of the steering committee here agreed to that?

**Mr. Guay (St. Boniface):** Unfortunately, Mr. Chairman, if I had known you were going to have a steering committee tomorrow morning, I would have changed many things that I have now been committed to do in the morning.

**The Chairman:** The Chair is reluctant to have a steering committee meeting without you, Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** It would be more difficult for me to change some of the things that I have to do. I am not trying to be difficult, but there are some matters of importance that I have already committed myself to. I have some interviews to give. I know that you can do without me, but when we discussed this at the last steering committee meeting in your office, you and all the members of the steering committee agreed that this would be our last meeting before the Easter recess.

I am sure you will agree with that statement, Mr. Chairman.

**Mr. Mazankowski:** With the greatest respect, I do not believe...

**Mr. Guay (St. Boniface):** Accordingly, I have made other commitments. You can have the meeting without me, no doubt.

[Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** Tout ce que je peux dire, monsieur Atkey...

**Le président:** Écoutons le ministre.

**M. Marchand (Langelier):** Nous avons tenté, dans la mesure du possible, de ne pas prendre de position radicale et de prendre notre temps. Vous prenez maintenant une décision radicale qui va tout faire rater.

**Une voix:** C'est la première occasion que nous ayons de le faire.

**M. Marchand (Langelier):** Je pense que nous avons été beaucoup plus souples que vous.

**M. Stevens:** Vous êtes trop souples.

**M. Atkey:** Vous pourrez peut-être revenir demain, monsieur le président?

**M. Marchand (Langelier):** Non, je ne reviens pas demain. Absolument pas. Prenez vos responsabilités; cela ne me fait rien, mais c'est à vous de le faire.

**M. Atkey:** C'est vous qui êtes responsable si vous retardez la question.

**M. Duquet:** Je suis quand même en faveur de l'ajournement.

**Le président:** Le Comité ne semble pas s'être mis d'accord sur le fait que nous devons nous réunir demain ou pas. Est-il convenu que les Crédits 15 et 20...

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je suggère que le comité directeur se réunisse demain pour décider du libellé de la motion avant que le Comité se réunisse.

**Le président:** Je suis d'accord pour convoquer le comité directeur demain matin. Cela ne pourra se faire ni beaucoup plus tôt ni beaucoup plus tard que 9 heures du matin, dans le bureau du président. Les membres du comité directeur ici présents sont-ils d'accord?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Malheureusement, monsieur le président, si j'avais su que le comité directeur allait se réunir demain matin, j'aurais annulé une bonne partie de mes engagements pour la matinée.

**Le président:** J'hésiterais à convoquer le comité directeur sans votre présence, monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Il me serait plus difficile d'annuler certaines choses que j'ai prévues. Je ne veux pas faire de difficulté, mais il y a déjà des choses importantes que je me suis engagé à faire. Je dois donner des entrevues. Je sais que vous pouvez agir sans moi, mais lorsque nous en avons parlé lors de la dernière réunion du comité directeur, dans votre bureau, vous et tous les membres du comité directeur avez convenu que ce serait là notre dernière réunion avant les vacances de Pâques.

Je suis sûr que vous serez d'accord avec moi, monsieur le président.

**M. Mazankowski:** Je vous demande pardon mais je ne pense pas...

**M. Guay (Saint-Boniface):** C'est à la suite de cela que j'ai pris des engagements. Vous pouvez sans doute vous réunir sans moi.



[Texte]

**The Chairman:** Gentlemen, caucus is tomorrow morning. It seems like a difficult time to get a steering committee meeting going. I would suggest that we meet on May 8, at our scheduled meeting at 8:00 p.m., to deal with this matter. In the meantime everybody will have had considerable time to think it over and study the consequences of it. So for the time being I suggest that Votes 15, 20, 25 and L30 stand and that we adjourn.

• 2205

Votes 15, 20, 25 and L30 allowed to stand.

Hon. Jean Marchand (Minister of Transport):

Mr. Chairman and Gentlemen:

It is a pleasure for me to appear for the first time before this Committee to discuss the Main Estimates of the Ministry of Transport for the 1973-74 fiscal year.

My opening remarks will follow the procedure which has been adopted for similar Ministry presentations to the Standing Committee on Transportation and Communications during the past several years.

First, I plan to review the principal programs and requirements of the Ministry in the context of the Main Estimates. I will then undertake to respond to questions which are certain to come to mind as you scan the vast areas of activities in the field of Canadian transportation which the Ministry of Transport embraces and which is reflected by my proposed Estimates for 1973-74.

A good indication of the size and complexity of the Ministry of Transport is the fact that these Estimates include the Estimates of fourteen separate transportation programs. I think it would be useful to the Committee if I said a word about the Ministry's organizational structure.

The Ministry of Transport is organized in a corporate fashion with separate Administrations for each mode of transportation, Air, Marine and Surface. It includes also two Agencies, an Arctic Transportation Agency, the function of which is to devote attention to the special needs of the Arctic and a Transportation Development Agency, located in Montreal, which is charged with looking ahead into the future in order to determine the technological and other changes occurring to transportation and to assess how these changes might contribute to solving specific Canadian transportation problems and requirements.

In addition to these administrations and agencies, the transportation family includes a number of important Crown Corporations, the National Harbours Board, St. Lawrence Seaway Authority, Northern Transportation Co. Ltd., four Pilotage Authorities, the Canadian National Railways and Air Canada.

Finally, there is the Canadian Transport Commission, the President of which reports to Parliament through the Minister of Transport.

These are the components making up the Federal Government's transportation family. Tying these separate components together into a cohesive transportation corporate whole, and providing planning and policy guidance, is my headquarters staff headed up, of course, by my Deputy Minister, Gerry Stoner.

[Interprétation]

**Le président:** Messieurs, le caucus se réunit demain matin. Il semble que le moment soit mal choisi pour réunir le comité directeur. Je propose que nous nous réunissions le 8 mai à 20 heures, comme prévu, pour discuter de cette question. D'ici là, tout le monde aura eu assez de temps pour y repenser et pour en peser les conséquences. Par conséquent, pour le moment, je propose que les crédits 15, 20, 25 et L30 soient réservés et que nous levions la séance.

Les Crédits 15, 20, 25 et L30 sont réservés.

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports):

Monsieur le président, Messieurs,

C'est avec plaisir que je me présente pour la première fois devant vous pour examiner le budget des dépenses du ministère des Transports au titre de l'année financière 1973-1974.

J'adopterai la méthode utilisée par le Ministère pour présenter ce budget au Comité permanent des transports et des communications, les années passées.

Je compte tout d'abord passer en revue les principaux programmes et obligations du Ministère à la lumière de ce budget. Je m'attacherai ensuite à répondre aux questions qui vous viendront certainement à l'esprit en considérant le vaste champ d'activités, dévolu à mon Ministère en fait de transports et dont mon budget de l'exercice 1973-1974 donne une idée.

L'importance et la complexité du ministère des Transports sont illustrées par le fait que ces prévisions portent sur 14 programmes différents dans le domaine des transports. Je pense que quelques mots de ma part sur la structure du Ministère ne seront pas sans utilité.

Le ministère des Transports organisé à la manière d'une société compte une administration indépendante pour chaque mode de transport: transports aériens, transports maritimes et transports de surface. Il comprend également deux agences: l'Agence des transports dans l'Arctique, qui s'occupe tout particulièrement des besoins propres à cette région en matière de transports, et le Centre de développement des transports, dont le siège est à Montréal et dont le rôle est prospectif en vue des changements technologiques entre autres, qui se produiront demain dans le domaine des transports. Il consiste aussi à évaluer la façon dont ces changements pourront contribuer à résoudre les problèmes et faire face aux besoins relatifs aux transports canadiens.

Outre ces administrations et agences, le Ministère comprend un certain nombre d'importantes sociétés de la Couronne: le Conseil des ports nationaux, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, la société des Transports du Nord Ltée, quatre administrations de pilotage, les Chemins de fer nationaux du Canada et Air Canada.

Il y a enfin la Commission canadienne des transports, dont le président est responsable devant le parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

Voilà les éléments du ministère des Transports du gouvernement fédéral. Réunir ces éléments séparés en un tout cohérent et assurer la planification et l'orientation des politiques incombent au personnel de l'Administration centrale qui est bien entendu dirigé par mon Sous-ministre, M. Gerry Stoner.

## [Text]

Let us look at this wide-spread organization through the dollar sign.

Excluding the Canadian National Railways and Air Canada, which are normally required to conduct their operations without appropriations, we estimate we will require for the 1973-74 fiscal year approximately \$700 million to be provided through budgetary appropriations.

Total Federal Government spending is estimated at \$18.4 billion, therefore Transport's Budgetary Estimates work out to about 4% of total federal spending. The Government's booklet, "How Your Tax Dollar is Spent 1973-74", mentions that eight cents of the Government's tax dollar will go to transportation and communications. The other four cents relates to the requirements of the Post Office and the Department of Communications and other more minor activities included with transportation and communications.

Whether four cents of the tax dollar is a reasonable amount for the government to spend on transportation is not something that can be decided by formula. Of course I should make it clear here that I am talking about budgetary appropriations only and have not included loans through which several of our major projects are funded. But whatever the percentage of the federal budget that can be devoted to transportation, there is no doubt about its importance in respect to its impact upon the nation's economy and society in terms of employment, in terms of business and industry and in terms of our country's development.

Now Mr. Chairman, I propose to review the 1973-74 Estimates, dealing in particular with the programs comprising the Ministry proper as shown on page 27-2 of the Blue Book of Main Estimates and generally with programs related to the Crown Corporations. As in previous years, the heads of these Corporations and the President of the CTC will appear before the committee to support their Estimates.

Before doing this, I should like to comment briefly on some of the highlights of the current fiscal year in respect to both achievements and problems. I think it is fair to say that the Ministry of Transport has had its share of both.

Looking at aviation, you will have noted the Government's decision to proceed with expropriation of properties required for the construction of a second international airport for the Toronto-centered region. The Ministry is convinced, on the basis of lengthy and painstaking studies, that a second airport is needed to meet the traffic demands of that area in the near future. We are equally convinced that the Pickering site is the best one.

While we intend to proceed with the acquisition of the land, no construction will begin and no one will be disturbed until there has been a review by an independent group, working with the federal, provincial and municipal governments to determine the timing of and type of facilities needed.

At Vancouver International Airport we are planning to proceed with construction of a second parallel main runway. This project will not be started until an extensive environmental study is completed and made public by the Department of the Environment, and it is indicated there

## [Interpretation]

Examinons du point de vue financier cette organisation tentaculaire.

Si l'on exclut les Chemins de fer nationaux du Canada et Air Canada qui sont normalement tenus d'assurer leur exploitation sans crédits parlementaires, nous estimons avoir besoin de \$700 millions de crédits budgétaires pour l'année financière 1973-1974.

Les dépenses totales du gouvernement fédéral sont estimées à \$18.4 milliards; le budget du ministère des Transports est donc environ égal à 4% des dépenses fédérales totales. La brochure publiée par le gouvernement «Où va l'argent de vos impôts?» (1973-1974) montre que pour chaque dollar d'impôt, huit cents sont alloués aux transports et communications. Les quatre autres cents correspondent aux besoins des postes et du ministère des Communications et d'autres activités secondaires relatives aux Transports et aux Communications.

La question de savoir si quatre cents par dollar d'impôt est une somme raisonnable à dépenser par le gouvernement, en fait de transports, ne peut pas être résolue par une formule. Je dois préciser que je ne parle ici que des crédits budgétaires, et que je n'ai pas inclus les prêts servant à financer un certain nombre de nos programmes importants. Mais quel que soit le pourcentage du budget fédéral pouvant être alloué aux Transports, nul n'en met l'importance en doute en ce qui concerne les répercussions possibles sur l'économie du pays et sur la société, qu'il s'agisse du marché de l'emploi, des affaires, de l'industrie ou de l'épanouissement de notre pays.

Maintenant, monsieur le président, je me propose de passer en revue les prévisions budgétaires de l'exercice 1973-1974, en traitant plus particulièrement des programmes du Ministère même, indiqués à la page 27-2 du Livre bleu du budget et, plus généralement, des programmes concernant les sociétés de la Couronne. Comme par le passé, les Directeurs de ces sociétés et le Président de la CCT se présenteront devant le Comité pour plaider en faveur de leur budget.

J'aimerais auparavant faire quelques remarques sur les points principaux de l'année financière en cours du point de vue des réussites et des difficultés. Je crois qu'il convient, en toute équité, d'admettre que le ministère des Transports a eu sa juste part des unes comme des autres.

Dans le domaine de l'aviation, vous avez certainement remarqué que le gouvernement a décidé d'aller de l'avant avec l'expropriation des terrains nécessaires à la construction d'un deuxième aéroport international dans la région torontoise. Après de longues et laborieuses études, le Ministère est convaincu qu'un deuxième aéroport est nécessaire dans cette région aux besoins futurs du trafic. Nous sommes également convaincus que Pickering est le meilleur emplacement pour cet aéroport.

Mais si nous avons l'intention de procéder à l'achat des terrains, aucune construction ne sera entreprise et personne ne sera dérangé avant qu'une étude effectuée par un groupe indépendant, travaillant en collaboration avec les trois paliers de gouvernement, n'ait déterminé le moment auquel les installations seront nécessaires et quel type d'installations conviendra.

À l'aéroport international de Vancouver, nous avons l'intention de construire une deuxième piste principale parallèle à la première. Ces travaux ne commenceront qu'après la diffusion par le ministère de l'Environnement, d'une étude écologique exhaustive et lorsqu'il sera montré



## [Texte]

will be no serious detrimental effects generated from the construction. This will be in addition to our noise study which was made public in February.

At the new Montreal International Airport project at Ste. Scholastique, construction activity is expected to reach its highest level in the coming year. Opening of the airport is still scheduled for 1975.

A major airport development project, at Calgary International Airport, has been approved by the Government and is proceeding. The complete project is expected to cost around \$61 million, with the estimates showing an item of \$9.5 million for 1973-74. The opening date is scheduled for 1976.

At Toronto International Airport, Malton, the first stage of the new second air terminal building was opened to service. It has done much to alleviate the crowded passenger traffic conditions that existed at the airport, particularly in regard to charter flight operations. Stage two of terminal No. 2 will become fully operational at the end of April, to accommodate Air Canada's total airport operation.

These undertakings, and similar plans related to other major Canadian airports, are due in part to the advent of the new generation of wide-bodied passenger jet aircraft with their vast seating capacity. Meeting these needs is going to result in considerable expenditure at a number of airports.

Aviation security and flight safety have had a prominent place in Ministry action, as aerial hijackings have continued to plague countries around the world, including our own. We are continuing a comprehensive program of anti-hijack measures, including the provision of special detection forces and equipment at our airports. Amendments to the Aeronautics Act are now in the process of enactment, to provide further powers for the search of persons and baggage, aimed at preventing Canada from being regarded by air pirates as an easy mark for their deadly operations. I hope that the recent Canada-Cuba agreement will be the forerunner of many more such agreements that will eliminate havens of sanctuary for hijackers.

The year was an active one in our international air relations, with formal negotiations being held with five countries—Italy, Spain, China, the Federal Republic of Germany, and the United States. Discussions also took place on a number of issues between the aeronautical authorities of Canada and Japan. In all of these the basic concerns were the general expansion of Canadian Civil Aviation, the convenience of the travelling public, and the requirements of Canada's air carriers.

The negotiations with Italy and Germany resulted in revised agreements, and are fully expected to result in expanded traffic between those countries and Canada and assist in the route development of Canadian carriers beyond Europe. The new agreement with China is part of Canada's expanding relations with that country and the Pacific Rim countries.

## [Interprétation]

que cette construction sera sans inconvénient majeur. Ceci viendra s'ajouter à l'étude sur le bruit rendue publique en février.

Pour ce qui est du nouvel aéroport international de Montréal, à Sainte-Scholastique, les travaux de construction devraient atteindre leur cadence maximale au cours de l'année à venir. L'inauguration de l'aéroport est toujours prévue pour 1975.

A l'aéroport international de Calgary, un plan d'aménagement de l'aéroport, approuvé par le gouvernement, est en cours de réalisation. L'ensemble des travaux devrait coûter \$61 millions environ, dont neuf millions et demi figurent dans les prévisions budgétaires de l'exercice 1973-1974. La date d'inauguration devrait se situer en 1976.

A Malton, aéroport international de Toronto, la première partie de la nouvelle aérogare a été mise en service. Elle a beaucoup contribué à améliorer les conditions d'écoulement du trafic passager, particulièrement en ce qui concerne les voies affrétées. La deuxième partie de la seconde aérogare qui, sera mise en service très prochainement, recevra tout le trafic d'Air Canada.

Ces entreprises, et d'autres du même ordre dont les autres aéroports importants du Canada font l'objet, doivent leur existence à la mise en ligne d'avions à réaction à grande capacité pouvant recevoir un très grand nombre de passagers. Pour satisfaire à leurs exigences, des dépenses considérables devront être engagées dans plusieurs aéroports.

La sécurité de l'aviation et des vols occupe une place importante dans les préoccupations du ministère, des actes de piraterie aérienne ayant continué à se produire dans le monde entier, y compris dans notre pays. Nous avons en vue la réalisation d'un programme complet de mesures préventives, comportant notamment l'intervention dans les aéroports de sections spéciales pourvues d'un matériel de détection. Des modifications à la Loi sur l'aéronautique sur le point d'être promulguées pour rendre plus coercitive la fouille des passagers et des bagages, permettront au Canada de ne pas être considéré par les pirates de l'air comme un lieu de prédilection pour la perpétration de leurs agissements. J'espère que le récent accord survenu entre le Canada et Cuba n'est que le premier de ceux qui seront signés en grand nombre pour interdire toutes les frontières aux pirates de l'air.

L'année a été fertile en ce qui a trait à nos rapports avec l'étranger en fait de transport aérien. Des négociations ont eu lieu avec cinq pays: Italie, Espagne, Chine, République fédérale d'Allemagne et États-Unis. Plusieurs points ont également été débattus entre les autorités aéronautiques du Canada et du Japon. Les principales préoccupations ont été l'expansion générale de l'aviation civile canadienne, la commodité des passagers et les besoins des transporteurs aériens canadiens.

Les négociations avec l'Italie et l'Allemagne ont abouti à des accords révisés et devraient avoir pour résultat un trafic accru entre le Canada et ces deux pays. Ils devraient aussi favoriser pour les transporteurs canadiens la fréquentation des routes aériennes au-delà de l'Europe. Le nouvel accord avec la Chine entre dans le cadre des rapports toujours plus étroits entre notre pays et les pays du littoral pacifique.

## [Text]

In the marine realm, the National Port Council came into being and the Canadian Ports and Harbours Planning Committee was established, in line with the new Ports Policy announced by the Federal Government a year previously. The council met last Fall for the first time with the chairman of all local Port Authorities, chairmen of the various Harbour Commissions, provincial representatives, delegates from several trade organizations and a group of Federal representatives from departments concerned with port matters. It is hoped they will direct their efforts toward development of new port policies for all Canadian seaports to meet the requirements of today's seaport operations. I am very pleased to see that the National Port Council has established a Steering Committee. I hope that last month's meeting in Ottawa will be followed by meetings in various parts of the country.

Notable progress was made in promulgation of regulations aimed at increasing the safety of marine traffic in both our Arctic and southern shipping lanes. It is hoped they will reduce the danger of ship collisions and groundings, with their accompanying threat of pollution of Canadian waterways through spillage of contaminant cargoes. These steps included promulgation of new Marine Accident Reporting Regulations, the Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations and the issuance of a Code of Navigation Procedures for recommended use by ship operators.

Associated with these measures was the continuance of Ministry programs to improve marine communications and extend the use of most modern types of marine radar surveillance of traffic and provision of traffic advisory services in congested shipping areas.

The Marine Pollution Contingency Fund, established following the "Arrow" disaster of 1970 to cover the cost of cleaning up future oil spills without dipping into the pockets of the Canadian taxpayer, now has reached a total of \$7 million. When we consider that oil tankers 10 times larger than the "Arrow" now ply Canadian waters on a regular basis, with the ever present possibility of oil spills, it is evident that the \$25 to \$30 million goal for the fund still seems a reasonable one.

Total traffic at our eleven National Harbours Board ports reached an all-time high. The St. Lawrence Seaway Authority reported new marine traffic tonnage records during the past year, continuing the trend of the past several years. These facts indicate that the Ministry of Transport can look to constantly increasing demands for many services, such as navigation aids, icebreaking, and the like, which it provides to the shipping community.

The Canadian Coast Guard mounts each summer an Arctic Resupply operation to carry goods and equipment to the Canadian north. Last summer, cargo totalled about 100,000 short tons in bulk, fuel and dry cargo.

## [Interpretation]

Dans le domaine maritime, le Conseil national des ports a été créé et le Comité de planification des ports canadiens établi, conformément à la nouvelle politique portuaire annoncée un an auparavant par le gouvernement fédéral. Le Conseil s'est réuni pour la première fois en automne dernier avec les présidents de toutes les autorités portuaires locales, les présidents des diverses commissions portuaires, les représentants provinciaux, les délégués de diverses organisations commerciales et un groupe de représentants fédéraux des Ministères intéressés par les questions portuaires. Nous espérons que leurs efforts seront orientés vers la mise au point de nouvelles politiques portuaires pour tous les ports maritimes canadiens afin de satisfaire aux exigences que soulève aujourd'hui leur exploitation. Je suis très content de voir la création par le Conseil national de ports d'un comité directeur. J'espère que la réunion, qui s'est tenue à Ottawa le mois dernier, sera suivie de beaucoup d'autres dans différentes parties du pays.

On a enregistré un progrès certain dans la promulgation des règlements ayant pour objet d'augmenter la sécurité du trafic maritime à la fois dans l'Arctique et dans les voies maritimes du sud. Nous espérons qu'il s'ensuivra une diminution des risques et d'échouement, avec ce qu'ils recèlent de menaces de pollution des voies maritimes canadiennes par épandage de la cargaison contaminante des navires. Les mesures adoptées comprennent la promulgation du nouveau règlement concernant les rapports d'accidents maritimes, le règlement sur la prévention de la pollution par les navires dans l'Arctique et la publication d'un code de procédures de navigation à l'usage des armateurs.

Le Ministère a poursuivi la réalisation de programmes assortis à ses mesures et visant à améliorer les communications maritimes, à généraliser l'utilisation des moyens les plus modernes de surveillance du trafic par radar maritime et à assurer des services consultatifs de trafic dans les zones maritimes les plus fréquentées.

La caisse des réclamations de la pollution, créée après le désastre du pétrolier «Arrow» en 1970 pour couvrir le coût du nettoyage des déversements éventuels d'hydrocarbures, sans avoir à demander au contribuable canadien de payer la facture, a maintenant une réserve de \$7 millions. Quand on considère que des pétroliers 10 fois plus gros que l'«Arrow» naviguent maintenant régulièrement dans les eaux canadiennes avec la possibilité inéluctable d'un déversement d'hydrocarbures, il est évident que la somme de \$25 à \$30 millions qu'on s'est fixée comme capital à réunir en caisse, semble toujours raisonnable.

Le trafic global a atteint dans nos 11 ports du Conseil des ports nationaux un chiffre record. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a enregistré de nouveaux records de trafic maritime au cours de l'année passée, ce qui confirme la tendance des quelques dernières années. Ces faits indiquent que le ministère des Transports peut s'attendre à des demandes de plus en plus importantes pour les nombreux services comme les aides à la navigation, les opérations de brise-glace, etc. qu'il assure au profit de l'industrie maritime.

La Garde côtière canadienne organise chaque été une opération de réapprovisionnement de l'Arctique en vue de fournir aux régions du Nord canadien les biens et le matériel dont ils ont besoin. L'été dernier, environ 100 000 tonnes courtes de marchandises en vrac, de carburant et de marchandises sèches ont été transportées dans l'Arctique au cours de cette opération.



## [Texte]

The Ministry's Surface Transportation Administration, in the past year, has had to cope with problems posed by substantial increases in freight and passengers on the Newfoundland ferry service. To meet immediate requirements, pending the construction of Canadian-built ferries, two foreign built vessels have been obtained on a charter basis.

Our Motor Vehicle Traffic Safety Branch, with good cooperation from vehicle manufacturers and ever-growing public support, introduced four new safety standards related to new automobile construction and up-dated seven existing standards.

The Branch made about 850 visits to vehicle manufacturers to monitor their production in terms of compliance with our safety standards.

There were around 60 test programs involving such things as exhaust emissions and occupant protection tests. Some 2,000 tests were made of vehicle components such as lights, tires, seat belts and related items. Four Federal Government research laboratories participated in these programs.

Around 20 safety studies are currently being carried out on such subjects as the relationship between the consumption of alcoholic beverages and road accidents, road directional signs and design of safer highways.

Extensive studies were completed into the potential for developing a transportation system in northwestern Canada which would link the Northwest Territories and the Yukon Territory with railway and highway systems in British Columbia. The studies provide the basis for assessment of future economic development possibilities for the resource-based forestry products and mineral industries of the northwest.

In the wake of these studies, and following meetings with the Ministers of Regional Economic Expansion, Urban Affairs and Department of the Environment, and with Premier Barrett of British Columbia, I made public the Northwest Transportation Plan '72, a forecast of the transportation requirements of the Canadian Northwest over the next decade. The plan identifies the key roles that transportation will play in the development of northern British Columbia, the Yukon and the Northwest Territories, and the extent of new Transport investment that will be necessary.

The Federal Government was one of five sponsoring agencies for the Winnipeg Railway Study and has borne 75 per cent of the total study cost of \$500,000. The other sponsors were the Provincial Government, the City of Winnipeg, Canadian Pacific Railways and Canadian National Railways. The Federal Government's objective was to use Winnipeg as a case study for the purpose of examining whether railway relocation was a more suitable alternative to construction of grade separations for solving the rail-urban conflicts in Winnipeg.

The Government used the study as a basis for preparing new legislation on the Railway Grade Crossing Fund and on relocation or alternative use of existing lines in urban areas.

## [Interprétation]

L'an dernier, l'Administration canadienne des transports de surface du Ministère a eu à faire face à une augmentation très sensible du trafic de marchandises et de passagers sur les traversiers de Terre-Neuve. Pour satisfaire aux besoins les plus pressants, en attendant la construction de traversiers au Canada, deux navires étrangers ont été affrétés.

La Direction de la sécurité automobile et routière du Ministère, avec une bonne collaboration de la part des fabricants de véhicules automobiles et grâce à l'appui toujours croissant du public, a mis en vigueur quatre nouvelles normes de sécurité concernant les véhicules neufs et a révisé sept normes existant déjà.

Des inspecteurs de la Direction ont effectué environ 850 visites chez des constructeurs de véhicules pour vérifier la conformité de leur production aux normes de sécurité.

Les spécialistes de la Direction ont réalisé environ 60 programmes d'essais touchant notamment les émissions de gaz d'échappement et la protection des occupants des véhicules. Ils ont également effectué plus de 2,000 essais sur les feux, les pneus, les ceintures de sécurité et d'autres pièces de véhicules automobiles. Quatre laboratoires de recherches du gouvernement ont participé à ces programmes.

Quelque 20 études sur la sécurité sont actuellement en cours. Elles portent entre autres sur les rapports entre la consommation d'alcool et les accidents de la route, la signalisation routière et la conception de routes plus sûres.

Des études détaillées ont été effectuées pour déterminer la possibilité de créer, dans le Nord-Ouest du Canada, un système de transport qui relierait les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon aux réseaux ferroviaires et routiers de la Colombie-Britannique. Ces études serviront de base à l'évaluation des possibilités de développement économique des industries minières et forestières du Nord-Ouest.

Par suite de ces études et après des réunions avec les ministres de l'Expansion économique régionale, des Affaires urbaines et de l'Environnement et avec le Premier ministre de Colombie-Britannique, M. Barrett, j'ai rendu public le Plan 1972 de transport dans le Nord-Ouest, qui établit les besoins prévus du Nord-Ouest canadien en matière de transports pour la prochaine décennie. Ce plan décrit le rôle primordial du transport dans le développement du nord de la Colombie-Britannique, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest et détermine l'importance des investissements qu'il faudra y effectuer au chapitre des transports.

Le Gouvernement fédéral a été l'un des cinq organismes qui ont financé l'Étude sur les voies ferrées à Winnipeg. Il a assumé 75% du coût total de l'étude (\$500,000), le reste ayant été payé par les quatre autres partenaires, soit le gouvernement provincial, la ville de Winnipeg, le Canadien Pacifique et le Canadien National. L'objectif du gouvernement fédéral était de prendre Winnipeg comme cas type pour déterminer si le déplacement des voies ferrées représentait une solution plus avantageuse que la construction de passages étagés pour résoudre les problèmes posés par le passage des voies ferrées dans les zones urbaines.

Le gouvernement s'est fondé sur les résultats de l'étude pour préparer une nouvelle loi sur la Caisse des passages à niveau et sur le déplacement ou l'utilisation à d'autres fins des voies passant dans les zones urbaines.

## [Text]

Last fall, our Arctic Transportation Agency established an Agency office in Yellowknife, Northwest Territories, with a resident manager. Establishment of the office reflects the Ministry's recognition of the need for good communication with the Governments of the Arctic and all segments of the Arctic's transportation industry. The Agency's task is to promote, coordinate and control a multi-modal Arctic transportation activity. It is not an operating entity and its program implementation will continue to be the responsibility of the Ministry's operating components.

Northern Transportation Company Limited last year completed the most successful year of operations in its 40-odd years of existence. Due to the massive escalation of exploration, principally for oil and gas, it saw the total traffic figure move up from 283,321 tons in 1971 to a record 398,641 tons in the 1972 season. To keep pace with the growth, it introduced a limited number of containers for the first time and completed plans to accelerate its containerization program and to initiate an internal service between Alberta and the larger Northern centres.

It is also carrying on a test program to assess for the Ministry of Transport the value of a "Voyageur" freight carrying air cushion vehicle in Arctic operations.

Now, Mr. Chairman, I propose to review the 1973-74 estimates, I will deal first with the general financing requirements. Then, in somewhat more detail, I will review the various individual projects.

The Main Estimates of the Ministry for the coming fiscal year comprised \$453 million in budgetary appropriations and \$158 million in loans, for a total of \$611 million. This is in comparison with the 1972-73 estimates of \$401 million in budgetary appropriations and \$82 million in loans, for a total of \$483 million. The total increase of \$128 million results from higher budgetary appropriations of \$52 million and from an increase of \$76 million in loan requirements.

To meet the needs of the Air Transportation Administration, I am asking Parliament's approval of budgetary appropriations totalling \$208 million, which is \$23 million more than the 1972-73 vote. This figure is a net amount, taking into account the deduction of around \$65 million in revenues which our air program expects to earn in 1973-74.

It is important to note that the expenditures just mentioned do not include the construction and operations of the existing international airports at Montreal and Toronto, or of the new airports being built and planned, respectively, at those cities. Their operating and Capital expenses are financed by the "Airports Revolving Fund", which is a system of repayable loans. It is anticipated, incidentally, that revenues earned at Dorval and Malton this year and which will be credited to the fund, will be some \$42 million.

From the fund, in 1973-74, we plan to spend \$266 million. Approximately \$131 million is programmed for Dorval and Ste. Scholastique or \$36 million more in 1972-73, and the balance of \$135 million is earmarked for Malton and the new Pickering airport. You will note that planned spending for the Toronto airports is up from the 1972-73 level by \$83 million.

## [Interpretation]

L'automne dernier, l'Agence des transports dans l'Arctique a ouvert un bureau à Yellowknife, Territoires du Nord-Ouest, et y a nommé un directeur résidant. Le Ministère cherchait ainsi à établir de bonnes communications avec les gouvernements de l'Arctique et tous les secteurs de l'industrie du transport dans cette région. Le rôle de l'Agence est de favoriser, de coordonner et de contrôler le transport multimodal dans l'Arctique. L'Agence n'a pas de fonctions d'exploitation et la mise en œuvre de ses programmes continuera d'incomber aux organes d'exploitation du Ministère.

Pour la Société des Transports du Nord Limitée, 1972 a été la plus fructueuse de ses 40 années d'existence. En raison de l'intensification massive de la prospection, notamment pétrolière, le chiffre du trafic total a grimpé de 283,321 tonnes en 1971 à un record de 398,641 tonnes en 1972. Pour suffire aux besoins croissants, la Société a utilisé, pour la première fois, un nombre restreint de containers et a élaboré des plans afin d'accélérer son programme de conteneurisation et de mettre sur pied un service de transport multimodal entre l'Alberta et les grands centres de l'Arctique.

En outre, la Société réalise actuellement un programme d'essais pour le compte du ministère des Transports en vue d'évaluer l'efficacité de l'aéroglesseur «Voyageur» dans le transport des marchandises dans le Nord.

Je propose maintenant, monsieur le président, de passer en revue les prévisions budgétaires pour 1973-1974. Je parlerai d'abord des besoins généraux de financement, puis j'aborderai, de façon un peu plus détaillée, chaque projet en particulier.

Le budget principal du Ministère pour la prochaine année financière comprend \$453 millions de crédits budgétaires et \$158 millions de prêts, soit un total de \$611 millions. En 1972-1973, ce total était de \$483 millions et comprenait \$401 millions de crédits budgétaires et \$82 millions de prêts. La différence totale de \$128 millions résulte d'une augmentation de \$52 millions au chapitre des crédits budgétaires et de \$76 millions au chapitre des prêts.

Pour répondre aux besoins de l'Administration canadienne des transports aériens, je demande au Parlement d'approuver des crédits budgétaires totalisant \$208 millions, soit \$23 millions de plus qu'en 1972-1973. Ce chiffre représente un montant net, après déduction d'environ \$65 millions représentant les recettes prévues du Programme des transports aériens en 1973-1974.

Il importe de noter que les dépenses que je viens de mentionner ne tiennent pas compte de l'aménagement et de l'exploitation des aéroports internationaux actuels de Montréal et de Toronto ni des nouveaux aéroports dont les travaux d'aménagement ou de planification sont en cours dans ces deux villes. Les dépenses de fonctionnement et d'investissement de ces aéroports sont financées à même le «Fonds renouvelable des aéroports» qui consiste en un système de prêts remboursables. Nous prévoyons, en passant, que les recettes d'exploitation de Dorval et de Malton, versées au Fonds, atteindront cette année quelque \$42 millions.

En 1973-1974, nous pensons dépenser \$266 millions de ce Fonds. Les dépenses prévues pour Dorval et Sainte-Scholastique s'élèvent à \$131 millions, soit \$36 millions de plus qu'en 1972-1973, et les \$135 autres millions seront consacrés à Malton et au nouvel aéroport de Pickering. Vous noterez que les dépenses prévues pour les aéroports de Toronto sont de \$83 millions plus élevées qu'en 1972-1973.



## [Texte]

At St. Scholastique, design and construction of the passenger terminal is proceeding on schedule, with approximately 20 percent of the terminal contract value already awarded. All remaining contracts will be awarded this Summer. Construction of the two runways, which began in 1970, is scheduled for completion in mid-1974. Construction of passenger and cargo aprons is now in progress.

An amount of \$82 million is earmarked for land acquisition at the Pickering airport site and \$7.9 million for construction design and consultants' fees.

A number of other airport expansion and improvement projects are under way or will be starting at points from coast to coast.

I have already referred to the new airport development at Calgary. There is also an airport expansion program for Saskatoon airport which was announced last December, at a total cost of \$3,300,000. It will include a new air terminal building and revisions to existing facilities, with \$1,120,000 being listed for the project in the 1973-74 estimates.

Provision of electronic aids to air navigation and for air traffic control continues to be a major factor in Air Administration expenditures, with an anticipated expenditure in 1973-74 of about \$30 million.

The Ministry is proceeding with its program of upgrading navigation and aircraft landing aids. You will find an amount of \$1.4 million covering the procurement of 22 instrument landing systems that are scheduled for installation at airports across the country during the next four years. This equipment, which enables a pilot to land under marginal weather conditions, is already in use at nearly all of our major airports. Completion of the program will contribute substantially to safety and regularity of service at the selected locations.

An expenditure of \$600,000 is provided for 1973-74, toward the cost of a total of 31 modern air navigation systems, which in all will cost \$4 million. Those delivered this year will be installed at 14 locations, most of them in the remote northwest or in the High Arctic. They provide a pilot with accurate guidance to his destination.

The estimates include \$405,000 for distance measuring equipment and \$395,000 for non-direction beacons, which provide further guidance to pilots. These items also will be installed at vital points across the country, including airports in remote areas, and together with the new air navigation systems will do much to increase the accuracy of air navigation.

We are paying a good deal of attention to the needs of Arctic aviation and these remote installations are part of a large ongoing program for expanding and upgrading air navigation facilities in the Arctic on a continuing basis.

In addition to upgrading and increasing the range of navigational aids, the Ministry provides, in conjunction with Indian and Northern Affairs and the Government of the Northwest Territories, landing strips, air terminal

## [Interprétation]

A Sainte-Scholastique, la conception et la construction de l'aérogare se déroule selon le programme prévu. Environ 20% de la valeur totale des contrats ont déjà été adjugés. Quant aux autres contrats, ils le seront cet été. L'aménagement des deux pistes, commencé en 1970, devrait être terminé au milieu de 1974. La construction d'aires d'embarquement des passagers et des marchandises est maintenant en cours.

Un montant de \$82 millions est consacré à l'acquisition de terrains pour l'aéroport de Pickering et \$7.9 millions seront versés en honoraires d'architectes et d'ingénieurs-conseils.

Plusieurs autres projets d'amélioration et d'agrandissement d'aéroports sont maintenant en voie de réalisation ou sur le point d'être mis en œuvre, d'un bout à l'autre du Canada.

J'ai déjà mentionné l'aménagement de la nouvelle aérogare de Calgary. Un programme d'agrandissement de l'aéroport de Saskatoon d'un coût total de \$3,300,000 a en outre été annoncé en décembre dernier. Ce programme comprend la construction d'une nouvelle aérogare et l'amélioration des installations existantes. Un montant de \$1,120,000 y est affecté dans le budget de 1973-1974.

En 1973-1974, une importante part du budget des dépenses de l'Administration canadienne des transports aériens, environ \$30 millions sera encore consacrée à l'installation d'aides électroniques à la navigation aérienne et au contrôle de la circulation aérienne.

Le Ministère poursuit la réalisation de son programme d'amélioration des aides à l'atterrissage et à la navigation des aéronefs. Vous trouverez dans le budget un poste de \$1.4 million couvrant l'acquisition de 22 systèmes d'atterrissage aux instruments qui doivent être installés à divers aéroports du Canada au cours des quatre prochaines années. Cet équipement, grâce auquel un pilote peut atterrir par très mauvais temps, est déjà utilisé dans presque tous nos grands aéroports. La réalisation de ce programme augmentera considérablement la sécurité de la régularité des services de transport aérien aux aéroports choisis.

En 1973-1974, nous prévoyons dépenser \$600,000 pour payer en partie 31 systèmes modernes d'aides à la navigation, qui coûteront au total \$4 millions. Les systèmes qui seront livrés cette année seront installés à 14 endroits, pour la plupart, des postes éloignés du Nord-Ouest et du Grand-Nord. Ils guideront avec précision les pilotes jusqu'à leur destination.

Le budget comporte un montant de \$405,000 pour l'achat de distancemètres et un autre de \$395,000 pour l'achat de radiophares non directionnels qui guideront encore mieux les pilotes. Ces dispositifs seront eux aussi installés à des points stratégiques du pays, notamment aux aéroports des régions éloignées et, avec les nouveaux systèmes de radio-navigation, augmenteront beaucoup la précision de la navigation aérienne.

Nous nous préoccupons beaucoup des besoins de l'aviation dans l'Arctique. Ces besoins sont prévus dans le cadre d'un vaste programme d'agrandissement et d'amélioration des installations de navigation aérienne de l'Arctique qui sera réalisé d'une façon continue.

En plus d'améliorer les aides à la navigation aérienne et d'en augmenter la portée, le Ministère fournit, de concert avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest,

*[Text]*

buildings and radio aids to air navigation in those communities where a sufficient need has been demonstrated,

As the committee is aware, I recently announced the Government's intent to make it mandatory for most Canadian registered aircraft to carry electronic locator transmitters, which are used as a primary means of finding downed aircraft. This will be effective the first of next January for aircraft not exceeding 12,500 pounds. It is hoped that this will save lives by hastening the location of crash survivors in remote areas.

A large part of the aviation electronics expenditure will embrace specialized air traffic control equipment. Procurement of equipment now under way will increase our control capabilities by expanding radar coverage and providing computer tracking for all suitably equipped aircraft. Use of this sort of equipment is an integral part of the Joint En Route Terminal System, or JETS, on which \$6.8 million will be spent by the Ministry in 1973-74. Its cost by late 1975 will approximate \$30 million.

Looking now at the program of the Marine Transportation Administration, for which we have forecast net budgetary expenditures at \$149 million, this is \$17 million more than the figure for 1972-73. Gross expenditures are shown at \$162 million, comprising \$106 million for operations and \$56 million for capital outlay. From the total can be deducted anticipated revenues of \$13 million.

We have provided \$14.6 million in the Marine Services estimates for improvements to existing marine aids to navigation and for new facilities. Of that amount, \$9.3 million is for major projects, some of which are already under way.

With a minimum disruption of personnel, the automation of manned lightstations will continue over the next five years, with \$2.9 million programmed for 1973-74. Of special benefit to the St. Lawrence River System will be reconstruction of the Pointe du lac Range at the east end of Lac St. Pierre to provide reliable fixed aids that will serve shipping the year round. The work will start and finish in 1973-74 at a cost of \$700,000.

An item of \$1,470,000 is provided for a start on a four year program to replace and centralize the present old and scattered offices and shops at the Victoria Marine Base. New shops at the Quebec City marine base will be completed next year. A start will also be made on replacement of the Prescott Marine Base Buildings, with \$800,000 programmed for 1973-74. The complex requires major refurbishing and the main building is beyond economical repair. \$375,000 is provided for completion of a harbour radar and collision avoidance system begun in 1972-73 at Halifax. A start will be made on a two year program to provide a marine traffic surveillance system for the Saint John Harbour area. Total cost will be around \$800,000, with these estimates providing \$440,000.

*[Interpretation]*

des terrains d'atterrissage, des aérogares et des aides radio à la navigation aérienne, dans les localités où le besoin s'en fait sentir.

Comme vous le savez sans doute, j'ai récemment fait part de l'intention du gouvernement d'imposer à la plupart des aéronefs immatriculés au Canada d'être équipés de radiobalises de recherche, principal moyen de retrouver les aéronefs qui se sont écrasés. Cette prescription entrera en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier prochain pour tous les aéronefs de 12,500 livres ou moins. Nous espérons que cette mesure sauvera des vies humaines en accélérant la localisation des survivants d'un écrasement d'avion dans les régions éloignées.

Une grande part des sommes consacrées à l'achat d'équipement d'avionique sera destinée à l'acquisition d'équipement spécialisé de contrôle de la circulation aérienne. Ces achats—ils ont déjà commencé—augmenteront la capacité de nos services de contrôle en élargissant la couverture radar et en permettant le dépistage par ordinateur de tous les aéronefs munis de l'équipement voulu. L'utilisation de ce genre d'équipement constitue une partie intégrante du système mixte de contrôle en route et terminal ou système JETS qui doit faire l'objet de dépenses de \$6.8 millions en 1973-1974. Vers la fin de 1975, le système aura coûté au total environ \$30 millions.

Passons maintenant au programme de l'Administration des transports maritimes pour lequel nous prévoyons dépenser \$149 millions, soit \$17 millions de plus que pour 1972-1973. Les dépenses brutes sont établies à \$162 millions, soit \$106 millions au chapitre des dépenses de fonctionnement et \$56 millions à celui des dépenses d'immobilisation. De ce total, on peut déduire des recettes prévues de \$13 millions.

Dans le budget des Services de la Marine, nous avons prévu \$14.6 millions pour améliorer les aides à la navigation maritime existantes et pour en installer de nouvelles. De ce montant, \$9.3 millions seront consacrés à de grands projets dont quelques-uns sont déjà en voie de réalisation.

En limitant au minimum les compressions de personnel, l'automatisation des stations de phare gardiennées se poursuivra au cours des cinq prochaines années, et à cette fin, \$2.9 millions sont prévus par 1973-1974. Dans la Voie maritime du Saint-Laurent, on procédera à la reconstruction des balises de direction de Pointe-du-Lac, à l'extrémité est du lac Saint-Pierre; ces aides fixes et sûres serviront à la navigation pendant toute l'année. Les travaux, qui commenceront et se termineront en 1973-1974, coûteront \$700,000.

Un poste de \$1,470,000 est prévu pour la réalisation d'un programme étalé sur quatre ans visant à remplacer et centraliser les vieux bureaux et les navires actuels de la base maritime de Victoria. La construction de nouveaux ateliers à la base maritime de Québec sera terminée l'an prochain. Des travaux de remplacement des bâtiments de la base maritime de Prescott commenceront aussi, et \$800,000 sont prévus à cette fin en 1973-1974. L'ensemble des bâtiments a besoin d'importantes rénovations, tandis que le bâtiment principal ne peut être réparé économiquement. Un montant de \$375,000 est prévu pour achever l'installation d'un radar portuaire et d'un système anti-abordage, qui avait commencé à Halifax en 1972-1973. Un programme de deux ans est prévu pour doter la zone du port de Saint-Jean d'un système de surveillance de la circulation maritime dont le coût total sera d'environ \$800,000 avec \$440,000 dans le budget 1973-1974.



## [Texte]

You will note in the estimates an item of \$6,500,000 for dredging the river channel below Quebec to a depth of 41 feet. This is a continuation of the four year, \$20 million dredging project that began in 1971-72. Dredging near the entrance to the Port of Montreal, at an estimated cost of \$1 million, is planned for this fiscal year to provide a larger anchorage area.

The Canadian Coast Guard program shows an increase over former years as a result of emphasis on the growing need for increased ice-breaking capability. During the nine years following 1962-63, winter shipping in the Gulf of St. Lawrence increased by 800%, from 300 vessels to 2,400. Tonnage increased from three million to 27 million tons in the same period. A program of heavy icebreaker construction will commence this year, with \$5,200,000 in the estimates. Four such ships are planned at a cost of \$16.2 million each.

An amount of \$1.6 million is earmarked for modifications to the heavy icebreaker "Labrador" to increase her icebreaking effectiveness and a further \$1 million is set aside for increasing the capabilities of the first of five medium icebreakers that are also to be modified.

It is recognized that if large scale transportation of minerals develops in the Arctic, new shipping techniques will follow. With this in mind the Arctic Navigation Study was commenced in 1972-73 to develop the requirements for the type of ship needed for operations in different sectors of the Arctic. Alternate marine modes will also be considered. This study will aid in the decision on whether or not to construct a multi-million dollar Polar icebreaker. An amount of \$500,000 appears in the estimates.

A dual draft vessel specially designed for aids to navigation work on the Mackenzie River and Delta area is to begin construction in 1973-74. Its total cost will be around \$1,500,000 with \$500,000 provided in these estimates.

Up to the present the Ministry of Transport has been able to provide a marginal service only in providing aid to navigation on Lake Winnipeg. We have programmed the construction of a 100 foot buoy tender over the next two years at an estimated total cost of \$1,350,000, with \$700,000 appearing in the estimates, this vessel will also have a search and rescue capability.

The Coast Guard Search and Rescue service is being improved through the deployment of shore-based lifeboats in the areas of heavy marine traffic. Three are in service and six more will be completed during 1973-73; four for use in Newfoundland and one each for New Brunswick and Prince Edward Island. An amount of \$850,000 appears in the estimates for this project.

Members will recall that last year we tested an inshore rescue boat program to support pleasure boating on the west coast. This involved the use of outboard-powered inflatable boats of remarkable seaworthiness for their size, with student crews under qualified command. This summer program was a great success. It will be repeated next year with a view to expanding the network into other parts of Canada.

## [Interprétation]

Vous remarquerez, dans le budget, un poste de \$6,500,000 pour le dragage du chenal en aval de Québec, en vue de porter sa profondeur à 41 pieds. Ces travaux font partie d'un projet de dragage de \$20 millions échelonné sur quatre ans et commencé en 1971-1972. Nous prévoyons également un million de dollars pour des travaux de dragage à l'entrée du port de Montréal, en vue d'agrandir le bassin de mouillage, pendant l'exercice 1973-1974.

Le budget de la Garde côtière canadienne est plus élevé que ceux des années passées en raison de la demande croissante en services de brise-glace. Depuis 1962-1963, la navigation d'hiver dans le golfe du Saint-Laurent a augmenté de 800 %, passant de 300 navires à 2,400. Le trafic est passé de trois millions à 27 millions de tonnes durant la même période. Un montant de \$5,200,000 est prévu dans le budget pour la réalisation d'un programme de construction de brise-glace lourds qui commencera cette année. On prévoit construire quatre navires de ce genre, à un coût de \$16.2 millions chacun.

Un montant de \$1.6 million est affecté à des travaux de modification du brise-glace lourd *Labrador* pour accroître sa capacité et un autre million est prévu pour le renforcement du premier des cinq brise-glace moyens qui doivent aussi être modifiés.

Il ne fait aucun doute que si le transport de minerais se fait sur une grande échelle dans l'Arctique, de nouvelles techniques de transport seront utilisées. Une étude sur la navigation dans l'Arctique a donc été entreprise en 1972-1973 pour connaître le genre de navires dont on aura besoin à cette fin dans différentes régions de l'Arctique. D'autres modes de transport maritime seront aussi étudiés. Cette étude pour laquelle un crédit de \$500,000 est demandé fournira des renseignements qui seront utilisés lorsqu'il faudra décider s'il y a lieu de construire un brise-glace polaire de plusieurs millions de dollars.

La construction d'un baliseur bicoque spécialement conçu pour les travaux d'entretien et d'installation des aides à la navigation sur le fleuve Mackenzie et son delta doit commencer en 1973-1974. Le coût total de ce projet sera d'environ \$1,500,000 dont \$500,000 sont prévus dans ce budget.

En ce qui concerne les aides à la navigation sur le lac Winnipeg, le ministère des Transports n'a fourni jusqu'à présent qu'un service marginal. Pour améliorer ce service, nous avons prévu la construction d'un baliseur de 110 pieds au cours des deux prochaines années; le coût total de ce navire est estimé à \$1,350,000 dont \$700,000 figurent dans le budget de 1973-1974. Ce navire pourra aussi servir aux opérations de recherche et de sauvetage.

On procède également à l'amélioration du service de recherche et de sauvetage de la Garde côtière en dotant les zones où la circulation maritime est dense de bateaux de sauvetage côtiers basés à terre. Trois de ces bateaux sont actuellement en service et il y en aura six autres en 1973-1974, dont quatre à Terre-Neuve, un au Nouveau-Brunswick et un à l'Île-du-Prince-Édouard. Un montant de \$850,000 est prévu pour la réalisation de ce projet.

Les membres du comité se souviendront que l'année dernière nous avons fait l'expérience d'un service de bateaux de sauvetage côtiers à l'intention des plaisanciers de la côte ouest. Ce service était assuré par des bateaux pneumatiques munis de moteurs hors bord et jouissant d'une navigabilité remarquable, compte tenu de leur taille; leur équipage se composait d'étudiants placés sous la direction d'une personne qualifiée. L'été dernier, cette

[Text]

We are extensively improving the capabilities of our radio aids to marine navigation and in support of the Canadian Coast Guard operations. We are also improving commercial message service for merchant shipping. During 1973-74 we anticipate an outlay of around \$3,317,000. About half of that money will be used to provide modern radio telephone systems to update the Coast Guard Radio communications.

Provision is made for a capital expenditure of \$14 million for marine terminal facilities. This includes \$3 million for new wharves at Dalhousie, \$3 million for projects at Sept-Îles and the balance of \$8 million for dredging at Toronto.

The Toronto project involves dredging the eastern entrance to Seaway depth; the total cost will be around \$10 million. Preliminary work has been completed and tenders have been called for the main part of the project to be done this year.

In the Sept-Îles-Port Cartier area it is expected that total marine cargo tonnage will increase from the 41 million tons in 1971 to 64 million tons by 1975. Total announced industrial development for the area, dependent on water transportation projected to 1982, is in the order of \$1.4 billion dollars.

It is estimated that the 1971-72 gross harbour revenues at Sept-Îles of around \$385,000, will be more than doubled by 1980 if adequate wharf facilities are provided. It is therefore proposed to construct a wharf with approximately 1,200 linear feet of berthing space, initially dredged to 30 feet but allowing for future deepening to 35 feet. A large public transit shed with a back-up open storage area and shed site is being considered. Initial cost estimates are around \$5.7 million.

Four separate Pilotage Authorities were established in 1972 to operate and administer pilotage services in the Atlantic, Laurentian, Great Lakes and Pacific Regions. They have been occupied primarily in development and promulgation of new regulations aimed at increasing the standards of the service, and in decreasing the financial burden placed on the Canadian taxpayer by way of subsidies provided to this service by the Ministry of Transport. Some opposition has been voiced in respect to the regulatory and tariff proposals put forth by the Authorities and these objections will be considered in keeping with the intent of the legislation.

The Surface Administration has estimated a 1973-74 expenditure of \$68.8 million, an increase of \$9 million over 1972-73.

The Newfoundland ferry services are experiencing continuing substantial traffic growth. The dramatic increase in freight with a consequent shortage of railcar capacity combined with bad ice conditions last winter necessitated the use of break-bulk methods out of North Sydney, as well as the use of Halifax and other eastern ports. As a

[Interpretation]

expérience avait été couronnée de succès; elle sera reprise cette année en prévision de son application dans d'autres régions du Canada.

Nous faisons un effort considérable pour améliorer les aides radio à la navigation maritime et doter les navires de la Garde côtière de bonnes installations de télécommunications. Nous travaillons aussi à améliorer le service de télécommunications commerciales à l'intention de la marine marchande. En 1973-1974, nous prévoyons investir à cette fin au montant d'environ \$3,317,000, dont près de la moitié servira à l'installation de dispositifs radiotéléphoniques modernes à l'intention de la Garde côtière.

Le budget prévoit des immobilisations de \$14 millions pour la construction d'installations portuaires. Trois millions serviront à la construction de nouveaux quais à Dalhousie, trois autres millions à des projets devant être réalisés à Sept-Îles et les huit autres millions à des travaux de dragage à Toronto.

Ce projet de Toronto, qui coûtera au total environ \$10 millions, consistera à draguer l'entrée est à la profondeur de la Voie maritime. Les travaux préliminaires sont terminés et les appels d'offre ont été lancés pour les principales tranches du projet qui seront exécutées cette année.

Dans le secteur de Sept-Îles—Port-Cartier, on prévoit que le volume global du fret maritime qui était de 41 millions de tonnes en 1971 atteindra 64 millions de tonnes en 1975. L'ensemble des investissements industriels annoncés qui doivent être faits dans cette région et qui dépendent des transports par eau projetés jusqu'en 1982, est de l'ordre de \$1.4 milliard.

On estime que les recettes brutes de 1971-1972 au port de Sept-Îles, environ \$385,000 auront plus que doublé d'ici 1980, à condition que les quais nécessaires soient construits. On projette donc de construire un quai offrant environ 1,200 pieds linéaires en espace de mouillage; au début les postes de mouillage auraient une profondeur de 30 pieds, avec possibilité d'approfondissement à 35 pieds. On étudie aussi la possibilité de construire un vaste hangar public de transit avec une aire d'entreposage à ciel ouvert et un terrain pouvant servir à la construction d'un autre hangar. Le coût initial de ces travaux est évalué à environ \$5.7 millions.

Quatre Administrations distinctes de pilotage ont été créées en 1972 pour gérer et administrer les services de pilotage des régions de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands lacs et du Pacifique. Les Administrations se sont principalement employées à élaborer et édicter de nouveaux règlements pour améliorer la qualité des services et réduire la charge financière imposée aux contribuables canadiens par les subventions au pilotage du ministère des Transports. Certaines objections ont été formulées en ce qui concerne les propositions faites par les Administrations au sujet de la réglementation et des tarifs; ces objections seront étudiées à la lumière de l'esprit de la Loi.

Pour l'année 1973-1974, les prévisions budgétaires de l'Administration des transports de surface sont de \$68.8 millions, soit neuf millions de plus qu'en 1972-1973.

Les services de traversiers de Terre-Neuve connaissent une augmentation importante et continue du trafic. L'accroissement considérable du fret et le nombre insuffisant de wagons pour le transporter, associés à de mauvaises conditions des glaces l'hiver dernier, ont nécessité l'emploi de méthodes de fractionnement du fret au départ de North



*[Texte]*

result the deficit for the Gulf ferry service has been considerably higher than forecast.

Tenders are being called for a new railcar ferry to go into service in 1975 and in the meantime a charter has been arranged for a railcar ferry, which will enter service this year. As I mentioned earlier, we are chartering vessels until they can be replaced by our own Canadian-built craft.

The ferry *Lucy Maud Montgomery*, which is being transferred to the Prince Edward Island service to meet Centennial Year needs, will be replaced by a charter vessel with about 50 percent more capacity. It will go into service in the summer.

Design work is being done on the new ferries which will be required on this service in the latter half of the 1970's and in the 1980's. Similar studies are being made into the needs of the other East Coast services.

In the realm of road safety, \$3.7 million has been provided as compared with \$3 million last year. About one-half of the budget is to be allocated to activities such as enforcement of standards for new cars, accident and defect investigation and control of safety related recall campaigns.

The remainder will be allocated to road safety counter-measures development, including research on driver behaviour, road design and vehicle design.

Turning to a different area, I refer briefly to the National Harbours Board and the St. Lawrence Seaway Authority, because I realize that you deal separately with the estimates of these components of the Marine Administration, estimated capital expenditure by the Harbours Board for major reconstruction in the calendar year 1973 will be around \$52.5 million. Some projects have been given government approval, but others still require completion of current studies and specific appropriation of funds before they can proceed. A total of \$28.1 million is requested by the Board as loans and advances for projects at St. John's, Churchill, Vancouver and Prince Rupert.

Capital expenditure to cover projects at 11 Harbours Board ports and to be supplied out of funds generated by the Board, will amount to nearly \$24.5 million. Of that total, an estimated \$10 million will be supplied by the Province of New Brunswick as its 1973 contribution toward the construction of a \$21 million container and forest products terminal at Saint John.

As I mentioned earlier, the St. Lawrence Seaway saw new tonnage records established during 1972 and indications are that the upcoming shipping season will see similar or perhaps slightly higher figures established. In 1972, a total of 53.7 million tons was recorded in the Montreal-Lake Ontario sector and 64.2 million tons in the Welland section compared to the previous highs of 53 and 63.1 million tons recorded in 1971. The Seaway set another

*[Interprétation]*

Sydney ainsi que l'utilisation du port de Halifax et d'autres ports de la côte est. Il en est résulté un déficit bien plus élevé que prévu pour le service de traversiers du golfe.

On lance en ce moment des appels d'offres pour un nouveau transporteur fer-auto qui devrait entrer en service en 1975; entre-temps, on a affrété un transporteur fer-auto qui sera mis en service dès cette année. Comme je l'ai dit plus tôt, nous affréterons des navires jusqu'à ce que nous puissions les remplacer par des bâtiments construits au Canada.

Le traversier *Lucy Maud Montgomery* que l'on affecte cette année au service de l'Île-du-Prince-Édouard pour les besoins du Centenaire de la province, sera remplacé par un navire affrété dont la capacité est supérieure d'environ 50 pour cent. Il entrera en service cet été.

Des études techniques sont en cours pour la construction des nouveaux traversiers dont ce service aura besoin dans la seconde moitié de la présente décennie et dans les années 80. On étudie également les besoins des autres services de la côte est.

En ce qui concerne la sécurité routière, le budget prévu s'élève à \$3.7 millions contre \$3 millions l'an dernier. La moitié de ce budget environ sera consacré à des activités telles que l'application des normes aux véhicules automobiles nouvellement construits, les enquêtes sur les accidents et les défauts et le contrôle des campagnes de rappel se rapportant à la sécurité.

Le solde sera affecté à la mise au point de mesures préventives de sécurité routière, ainsi qu'à des recherches sur le comportement des conducteurs et la conception des routes et des véhicules.

Passant maintenant à un autre domaine, je traiterai brièvement du Conseil des ports nationaux et de la Voie maritime du Saint-Laurent car je me rends compte que vous étudierez séparément les prévisions de ces organismes relevant de l'Administration des transports maritimes. Les immobilisations prévues par le Conseil des ports nationaux pour des travaux importants de reconstruction au cours de l'année civile 1973 s'élèvent approximativement à \$52.5 millions. Certains projets ont déjà reçu l'agrément du gouvernement, mais d'autres attendent pour être mis en œuvre, que les études en cours soient achevées et que des crédits spéciaux leur soient alloués. Les prêts et avances sollicités par le Conseil pour des projets à Saint-Jean, Churchill, Vancouver et Prince-Rupert atteignent un montant global de \$28.1 millions.

Les immobilisations nécessaires aux réalisations projetées dans 11 ports relevant du Conseil et devant être financées par ses propres recettes s'élèveront à près de \$24.5 millions. Sur cette somme, on prévoit que \$10 millions seront fournis par la Province du Nouveau-Brunswick, à titre de contribution à la construction d'un terminal destiné aux containers et aux produits forestiers à Saint-Jean.

Comme je l'ai signalé auparavant, la Voie maritime du Saint-Laurent a connu de nouveaux records de tonnage au cours de l'année 1972 et tout porte à croire qu'au cours de la prochaine saison de navigation, les tonnages seront tout aussi élevés, voire légèrement supérieurs. En 1972, la section Montréal-Lac Ontario a enregistré un trafic total de 53.7 millions de tonnes et la section Welland, 64.2 millions de tonnes, alors que l'année précédente, en 1971, ces chif-

[Text]

record by closing the season on December 23, the latest date ever.

Excavation of the Welland Canal By-Pass for the new eight-and-a-half-mile channel has proceeded on schedule. Ship traffic will be diverted through the relocated channel at the beginning of the navigation season in April with an official opening scheduled for July. Final clean-up of the work area will continue in the summers of 1973 and 1974.

The financial requirements for the operations of the Northern Transportation Company Limited and the Canadian Transport Commission I will leave for future discussions.

I referred earlier to the work of our Transportation Development Agency in evaluating the national transportation needs of the present and of the future.

The Agency undertakes research projects, in conjunction with other levels of Government and university or other specialized research bodies in the private sector to assess the possibilities offered by new developments in science and technology in meeting our urban transportation problems. Pipelines, air cushion vehicles, dial-a-bus systems and magnetic levitation and propulsion of ground transport are but a few of the fields in which they are working.

The anticipated budgetary expenditures of the Agency for 1973-74 are estimated at \$16.3 million, which is \$1.2 million more than the 1972-73 appropriation. Of that total, operating expenditures take up \$8.9 million, while \$7.4 million is provided for capital expenditures, most of which will be for the requirements of the Ministry's STOL project.

The Agency is increasing its efforts to encourage Canadian youth to look to transportation-oriented technological careers. To that end, our program supporting student fellowships and university centres in 1973-74 is being increased to \$815,000, from this year's figure of \$515,000.

Mr. Chairman, there is probably no area of Government responsibility that has more direct affect than transportation upon the daily life of the ordinary citizen. This country achieved its present degree of economic growth and prosperity because of the enterprise shown since our earliest days in developing national transportation systems by water, road, rail and latterly by air. Today we see that all these means of moving people and goods must be developed on a correlated and carefully planned basis, if Canada is to continue to progress. Toward that end, the Ministry of Transport is directing all its efforts.

I realize full well, Mr. Chairman, that the Ministry does not carry out its labours nor make all its decisions without support or guidance. I want to take this opportunity to express my own awareness of the considerable burden of study and work which rests upon the shoulders of you and your committee. I know that you are thoroughly familiar, through personal experience, with the size and complexity of some of the tasks with which your committee will have to cope. It is with much appreciation, accordingly, that I

[Interpretation]

fres avaient respectivement atteint 53 et 63.1 millions de tonnes. La Voie maritime a établi un autre record en mettant fin à la saison de navigation le 23 décembre, date la plus tardive de toute son histoire.

Le creusement de la voie de dérivation du Canal Welland pour le nouveau chenal de huit milles et demi s'est poursuivi selon le calendrier établi. Le trafic maritime est détourné sur ce nouveau chenal depuis l'ouverture de la saison de navigation en avril et l'inauguration officielle est prévue pour juillet. Les derniers travaux de nettoyage du chantier se poursuivront pendant les étés 1973 et 1974.

Je traiterai des besoins financiers de la Société des transports du Nord Limitée et de la Commission canadienne des transports lors de débats ultérieurs.

J'ai mentionné plus tôt le travail accompli par notre Centre de développement des transports dans l'évaluation des besoins présents et futurs des transports nationaux.

Le Centre se consacre à des projets de recherche en collaboration avec d'autres paliers de gouvernement, des universités ou d'autres organismes de recherche spécialisés du secteur privé, en vue d'évaluer les solutions que peuvent offrir les plus récentes découvertes techniques et scientifiques aux problèmes de transport urbain. Les pipelines, les aéroglisseurs, les systèmes de télébus, la sustentation magnétique et les moyens de propulsion des transports de surface ne sont que quelques éléments de travaux de recherche entrepris.

Les dépenses budgétaires prévues par le Centre pour l'année 1973-1974 s'élèvent à \$16.3 millions, soit \$1.2 million de plus que les crédits approuvés en 1972-1973. Sur cette somme, il faut compter \$8.9 millions pour les dépenses d'exploitation et \$7.4 millions pour les immobilisations, dont la majeure partie sera consacrée au projet Adac du Ministère.

Le Centre accroît ses efforts pour encourager la jeunesse canadienne à s'intéresser à des carrières touchant aux techniques de transport. Dans ce but, les fonds affectés à notre programme de bourses d'études supérieures et de subventions à des universités sont portés à \$815,000 pour 1973-1974, alors qu'ils étaient cette année de \$515,000.

Monsieur le président, il n'existe sans doute pas d'autre secteur relevant du gouvernement qui ait des répercussions plus directes que celui des transports sur la vie quotidienne du simple citoyen. Notre pays a atteint le degré de croissance économique et la prospérité dont il jouit actuellement grâce à l'esprit d'initiative qui, depuis sa naissance, a permis la création de moyens de transports nationaux maritimes, routiers, ferroviaires et, plus récemment, aériens. Nous sommes aujourd'hui conscients du fait que tous ces moyens de transport des personnes et des biens doivent être développés de façon coordonnée et soigneusement planifiée, si nous voulons que le Canada poursuive son expansion. C'est vers ce but que le ministère des Transports dirige tous ses efforts.

Je me rends parfaitement compte, Monsieur le président, que le Ministère n'accomplit pas ses tâches ni ne prend toutes ses décisions sans appui et sans conseils. Je saisis cette occasion pour vous dire combien je suis conscient de la charge de travail considérable qui vous est imposée, à vous-même et aux membres de votre comité. Je sais que, par expérience personnelle, vous connaissez intimement l'étendue et la complexité de certaines des tâches auxquelles votre comité doit faire face. C'est donc avec



[Texte]

offer to you my thanks in advance for your committee's services and for the support your efforts will give me in carrying out my duties as Minister of Transport.

I am now at your service to answer such questions as you may wish to put forward.

[Interprétation]

beaucoup de gratitude que j'adresse mes remerciements anticipés à votre comité pour ses travaux et pour le précieux soutien que vous m'accordez par là-même, dans l'accomplissement de mes fonctions de ministre des Transports.

Je suis à votre disposition maintenant pour répondre à toutes les questions que vous voudrez bien me poser.











HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Tuesday, May 8, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 6

Le mardi 8 mai 1973

Président: M. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1973-74—  
Department of Transport

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1973-1974—  
Ministère des Transports

APPEARING:

The Honourable Jean Marchand,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean Marchand,  
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Atkey  
Beatty (*Wellington-  
Grey-Dufferin-  
Waterloo*)  
Cafik

Danson  
Duquet  
Fleming  
Godin  
Guay (*Saint-Boniface*)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Harney  
Kempling  
Mazankowski  
McKenzie  
Railton

Rose  
Stevens  
Thomas (*Moncton*)  
Turner  
(*London East*)—(19).

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O.65(4)(b)

On Monday, May 7, 1973:

Mr. Benjamin replaced Mr. Harney.

On Tuesday, May 8, 1973:

Messrs. Fleming, Blouin, Cafik, Railton, Harney, Rose, Danson, Kempling, Stackhouse and Thomas (*Moncton*) replaced Messrs. Loiselle, Guilbault, Gendron, Duquet, Benjamin, Grier, Fox, Blenkarn, Fraser and Ellis.

Messrs. McKenzie and Stollery replaced Messrs. Stackhouse and Blouin.

Mr. Duquet replaced Mr. Stollery.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 7 mai 1973:

M. Benjamin remplace M. Harney.

Le mardi 8 mai 1973:

MM. Fleming, Blouin, Cafik, Railton, Harney, Rose, Danson, Kempling, Stackhouse et Thomas (*Moncton*) remplacent MM. Loiselle, Guilbault, Gendron, Duquet, Benjamin, Grier, Fox, Blenkarn, Fraser et Ellis.

MM. McKenzie et Stollery remplacent MM. Stackhouse et Blouin.

M. Duquet remplace M. Stollery.



## ORDER OF REFERENCE

Wednesday, April 18, 1973

*Ordered,—*That Bill C-128, An Act to amend the Aeronautics Act, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

*ATTEST*

## ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 18 avril 1973

*Il est ordonné,—*Que le Bill C-128, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

*ATTESTÉ*

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

*The Clerk of the House of Commons*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 8, 1973

(9)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Atkey, Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Cafik, Danson, Duquet, Fleming, Guay (*St. Boniface*), Harney, Horner (*Crowfoot*), Kempling, Mazankowski, McKenzie, McRae, Railton, Rose, Stevens, Stollery, Thomas (*Moncton*) and Turner (*London East*).

*Other Members present:* Messrs. Blenkarn, McKinley, Ritchie, Schumacher and Stackhouse.

*Appearing:* The Honourable Jean Marchand, Minister of Transport.

*Witnesses:* From the Department of Transport: Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister. From the Department of Public Works: Mr. W. F. Whitman, Director, Property Services.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Estimates 1973-74. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 3, 1973, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of the Estimates 1973-74 of the Department of Transport (*Air Transportation Program*).

On Vote L30—Payments into the Airports Revolving Fund... \$157,596,000 (Advances in the current and subsequent fiscal years for operating and capital purposes at Montreal and Toronto International Airports and the new airports planned for those areas as well as such other airports as the Treasury Board may approve subject to such terms and conditions as Treasury Board may prescribe)...

The Chairman referred to the motion proposed by Mr. Atkey at the meeting of April 17, 1973 (evening),—That Vote L30 be amended by adding the following: "But notwithstanding anything herein contained, the Toronto International Airport No. 2 at Pickering Township shall be deemed not to be within the purpose of the Airports Revolving Fund for the fiscal year 1973-74" and, after hearing comments, declared it out of order on the basis of improper wording.

Mr. Atkey moved,—That Vote L30—Payments into the Airports Revolving Fund... \$157,596,000 (Advances in the current and subsequent fiscal years for operating and capital purposes at Montreal and Toronto International Airports and the new airports planned for those areas as well as such other airports as the Treasury Board may approve subject to such terms and conditions as Treasury Board may prescribe) be reduced in the amount of \$89,902,000, relating to Toronto International Airport No. 2, less amounts already granted in interim supply by Parliament.

After debate thereon, the question being put on the said motion, it was negatived on the following division:

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 8 MAI 1973

(9)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 10 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Atkey, Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Cafik, Danson, Duquet, Fleming, Guay (*Saint-Boniface*), Harney, Horner (*Crowfoot*), Kempling, Mazankowski, McKenzie, McRae, Railton, Rose, Stevens, Stollery, Thomas (*Moncton*), et Turner (*London-Est*).

*Autres députés présents:* MM. Blenkarn, McKinley, Ritchie, Schumacher et Stackhouse.

*Comparait:* L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

*Témoins:* Du ministère des Transports: M. O. G. Stoner, sous-ministre. Du ministère des Travaux publics: M. W. F. Whitman, directeur, Direction de l'immobilier.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi portant sur le budget des dépenses 1973-1974. (*Voir le procès-verbal du mardi 3 avril 1973, fascicule n° 1*).

Le Comité reprend l'étude du budget des dépenses 1973-1974 du ministère des Transports (*Programme des transports aériens*).

Crédit L30—Paiements au fonds renouvelable des aéroports... \$157,596,000 (Avances, au cours de la présente année financière et des années subséquentes, pour les dépenses de fonctionnement et en capital aux aéroports internationaux de Montréal et de Toronto et aux nouveaux aéroports prévus pour ces régions ainsi qu'à tous autres aéroports que le Conseil du Trésor pourra approuver, et sous réserve des modalités et conditions qu'il pourra prescrire)...

Le président se réfère à la motion proposée par M. Atkey à la séance du soir du 17 avril 1973,—Que le crédit L30 soit modifié en ajoutant ce qui suit: «Mais, indépendamment de tout ce qui est ici inclus, l'aéroport international n° 2 de Toronto, situé dans le canton de Pickering, ne sera pas considéré comme faisant partie du fonds renouvelable des aéroports pour l'année financière 1973-1974» et, après avoir écouté des observations, déclare la motion irrecevable pour vice de rédaction.

M. Atkey propose,—Que le crédit L30—Paiements au fonds renouvelable des aéroports... \$157,596,000 (Avances, au cours de la présente année financière et des années subséquentes, pour les dépenses de fonctionnement et en capital aux aéroports internationaux de Montréal et de Toronto et aux nouveaux aéroports prévus pour ces régions ainsi qu'à tous autres aéroports que le Conseil du Trésor pourra approuver, et sous réserve des modalités et conditions qu'il pourra prescrire) soit réduit à \$89,902,000, pour l'aéroport international n° 2 de Toronto, moins les montants déjà accordés dans les subsides provisoires votés par le Parlement.

Après débat, ladite motion, mise aux voix, est rejetée sur division par 10 voix contre 7.



YEAS:

Messrs.

Atkey  
Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*)  
Kempling  
Mazankowski  
McKenzie  
Stevens  
Thomas (*Moncton*)—(7)

NAYS:

Messrs.

Cafik  
Danson  
Duquet  
Fleming  
Guay (*St. Boniface*)  
Harney  
McRae  
Railton  
Rose  
Turner (*London East*)—(10)

ONT VOTÉ POUR:

MM.

Atkey  
Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*)  
Kempling  
Mazankowski  
McKenzie  
Stevens  
Thomas (*Moncton*)—(7)

ONT VOTÉ CONTRE:

MM.

Cafik  
Danson  
Duquet  
Fleming  
Guay (*Saint-Boniface*)  
Harney  
McRae  
Railton  
Rose  
Turner (*London-Est*)—(10)

In the course of the meeting the Minister and the witnesses answered questions.

At 10:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Au cours de la séance, le ministre et les témoins ont répondu aux questions.

A 22 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by *Electronic Apparatus*)

Tuesday, May 8, 1973

• 2008

[Text]

**The Chairman:** I see a quorum and perhaps we should resume. At the last sitting of the Committee we were discussing a motion moved by Mr. Atkey. My hard working clerk has given me some guidance after discussion in the Committee's branch and suggested that although the subject matter of the motion is in order, Mr. Atkey, wording might be changed. If it is all right with the Committee, I would suggest that perhaps you change your motion along the line suggested. I think the Clerk gave you a copy of what they thought would be more clearly in order than the motion you have moved. Would you just comment on that and perhaps accept the suggestion made by the Clerk.

**Mr. Atkey:** Mr. Chairman, I have reviewed the original motion and some of the objections of the Clerk, as advised I believe by Counsel to the Speaker, and while there are certain minor changes in the general thrust of the resolution I am content that the redrafted motion which I have before me, and which I will file with you, is sufficient for my purposes, the purposes of our position on this side of the table. I am quite prepared to substitute the amended or reworded motion for the one that was put forward last day. For the benefit of members who do not have copies and for the benefit of members who were not on the Committee the last time we met, I might read the motion as it would be reworded.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, do you and the member in question realize that to change his motion would require unanimous consent of this Committee.

**The Chairman:** Well, yes, I could rule his motion out of order. I would then be . . .

**Mr. Guay (St. Boniface):** You accepted it at the last meeting, Mr. Chairman.

**The Chairman:** That is the difficult position you are putting the Chair in.

**Mr. Guay (St. Boniface):** That is right.

**The Chairman:** I might inform the Committee that the point, I think, the Committee's Branch makes or the Counsel to the Speaker makes, and I think that there is some justification for the point which I missed and no one pointed out to me, was that the amendment moved by Mr. Atkey on the last occasion this Committee met really takes upon himself the policy decision of ruling what should be in the revolving fund and what should not be, meaning what airport should be in the revolving fund and what airport should not be, rather than on the money and actually the meaning in the net result of Mr. Atkey's amendment and the substance really is the same in the amendment proposed or suggested by the Committee's Branch. If you would like, Mr. Guay, I would rule the motion out of order and accept Mr. Atkey's moving another one.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Instead of that, Mr. Chairman, I was hoping that the member would ask for unanimous consent as is normally done at this Committee level to get permission to change his motion accordingly. I think certainly we should carry on with such a procedure. This has been the case ever since I have been here and I am sure, Mr. Chairman, with your background and the experience

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 8 mai 1973

[Interpretation]

**Le président:** Je vois que nous avons quorum et peut-être devrions-nous reprendre nos travaux. La dernière séance du Comité portait sur une motion présentée par M. Atkey. Mon zélé secrétaire m'a donné quelques directives après notre débat en Comité et suggéré que, bien que le sujet de la motion soit conforme au Règlement, il serait souhaitable que M. Atkey en modifie la formule. Si le Comité y consent, je propose que votre motion soit modifiée suivant cette suggestion. Je crois que le secrétaire vous a distribué un exemplaire d'un libellé qui semblerait plus conforme au Règlement que la motion telle qu'elle avait été proposée. Vous voudrez peut-être faire quelques commentaires et accepter la proposition du secrétaire.

**M. Atkey:** Monsieur le président, j'ai relu la première motion et certaines objections du greffier, comme cela avait été recommandé par le conseiller de l'Orateur. Malgré quelques changements de peu d'importance concernant la portée générale de la résolution, je suis satisfait du nouveau libellé que j'ai sous les yeux et que je vous soumetts; il me convient parfaitement de même qu'il s'accorde avec notre position. Je suis disposé à substituer la motion amendée ou reformulée à celle que j'ai proposée l'autre jour. A titre indicatif pour ceux qui n'en possèdent pas d'exemplaire ou pour ceux qui étaient absents lors de la dernière séance, je pourrais lire la motion telle qu'elle a été reformulée.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, vous rendez-vous compte ainsi que le député intéressé que le changement apporté à cette motion exigerait le consentement unanime du comité?

**Le président:** Oui, je pourrais déclarer cette motion irrecevable. Je serais alors . . .

**M. Guay (Saint-Boniface):** Vous l'avez acceptée lors de la dernière séance, monsieur le président.

**Le président:** Vous me placez dans une situation embarrassante.

**M. Guay (Saint-Boniface):** En effet.

**Le président:** Sachez que l'intention de la direction du comité et du conseiller de l'Orateur—et j'estime qu'il y a justification pour un point que j'ai omis et que personne ne m'a signalé—était que l'amendement proposé par M. Atkey lors de la dernière séance du comité constitue une décision politique affectant le règlement qui détermine ce qui doit ou non être inclus dans le fonds renouvelable, tel aéroport par exemple et non tel autre plutôt que les sommes proprement dites. L'amendement à la motion de M. Atkey revient au même en substance que ce que propose la direction du comité. Si vous voulez, monsieur Guay, je vais déclarer la motion irrecevable et accepter une nouvelle motion de M. Atkey.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, j'espérais plutôt que le député solliciterait le consentement unanime comme cela se fait d'habitude au niveau du comité, en vue d'obtenir la permission de modifier sa motion en conséquence. C'est la façon habituelle de procéder. Cela s'est déjà présenté depuis que je siège au comité et, monsieur le président, vu vos antécédents et votre



[Texte]

you have accumulated over the years that you would be one of the first to readily and willingly agree with me on that particular statement.

**The Chairman:** I am looking at the clock and I do not particularly like legal entanglements.

**Mr. Guay (St. Boniface):** It is important though you would agree, Mr. Chairman, would you not?

**The Chairman:** Well I think in light of the situation, Mr. Guay, the Chair will rule Mr. Atkey's motion out of order and accept Mr. Atkey's chances to move another. That simplifies the matter and gets right down to work. Mr. Atkey.

**Mr. Atkey:** Yes, I am prepared to move in that fashion and read the amendment. In the event that the motion has now been ruled out of order I would move, Mr. Chairman, the following . . .

**Mr. Cafik:** On a point of order, Mr. Chairman, if I may, and I certainly do not want to in any way be disruptive or to stop the motion from coming forward but now that the other motion has been ruled out of order is Mr. Atkey, in fact, first on the list?

**The Chairman:** Yes. I have on my list Messrs. Atkey, Danson, Rose and Cafik. Mr. Danson has suggested that you go before him and I have so noted that Mr. Cafik is to replace Mr. Danson and Mr. Danson is to replace Mr. Cafik on my list. I have also Mr. McKenzie and Mr. Fleming.

**Mr. Atkey:** Mr. Chairman, I move that Vote L30, Payments into the Airports Revolving Fund of \$157,596,000, be reduced in the amount of \$89,902,000, relating to Toronto International Airport—No. 2, less amounts already granted in interim supply by Parliament.

I will file a copy of that motion with you.

• 2015

**The Chairman:** Fine.

**Mr. Atkey:** Would it be appropriate to speak to this motion, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Go ahead. Has everybody heard the motion?

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, for clarification, is it the motion that was submitted to you at the time and which you have in your hand no doubt?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Is the only wording of that motion exactly that which the member verbally stated in front of this Committee, or is there anything else on the paper which he has given you?

**The Chairman:** I am going to have to apologize. I was busy writing names down and I was not reading it that closely, Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Could you read it out, please, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Fine.

That Vote L30, Payments into the airports revolving Fund of \$157,596,000 (advances in the current and subsequent fiscal years for the operation . . .

[Interprétation]

expérience, vous conviendrez avec moi du bien-fondé de cette déclaration.

**Le président:** Je suis l'horloge, et je ne prise pas tellement les complications juridiques.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Cela n'en est pas moins important, n'en convenez-vous pas, monsieur le président?

**Le président:** J'estime que, vu la situation, M. Guay, le président doit déclarer la motion de M. Atkey contraire au règlement et donner à M. Atkey la possibilité de faire une nouvelle proposition. Cela simplifie la question et va droit au but. Monsieur Atkey.

**M. Atkey:** Oui, je suis prêt à le faire et à lire l'amendement. Si la motion n'a pas été déclarée irrecevable, voici ce que je propose, monsieur le président . . .

**M. Cafik:** Un rappel au Règlement, monsieur le président, et je n'ai certainement aucune intention d'interrompre le débat ou d'empêcher que la motion soit déposée, mais puisque l'autre motion a été déclarée irrecevable, M. Atkey est en fait en tête de la liste.

**Le président:** Oui. J'ai encore les noms de MM. Atkey, Danson, Rose et Cafik. K. Danson a proposé que je vous cède d'abord la parole et j'ai noté que M. Cafik doit remplacer M. Danson et M. Danson remplacer M. Cafik sur ma liste. J'ai aussi les noms de MM. McKenzie et Fleming.

**M. Atkey:** Monsieur le président, je propose que le crédit L30: Versements au fonds renouvelable des aéroports de \$157,596,000 soit réduit à \$89,902,000 relativement à l'aérogare internationale numéro 2 de Toronto, moins les montants déjà accordés provisoirement par le Parlement.

Je vais déposer un exemplaire de cette motion.

**Le président:** Très bien.

**M. Atkey:** Faut-il discuter la motion, monsieur le président?

**Le président:** Allez-y. Est-ce que vous avez tous entendu la motion?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, est-ce la motion qui vous a été proposée à ce moment-là et que vous avez entre les mains sans doute?

**Le président:** Oui.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Est-ce que la motion se résume au texte qui nous a été lu ou y a-t-il autre chose sur le papier qui vous a été remis?

**Le président:** Je vous prie de m'excuser, j'étais occupé à inscrire les noms sur ma liste et je n'y ai pas regardé de si près, monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Auriez-vous l'obligeance de la lire, monsieur le président?

**Le président:** Très bien.

Le crédit L30: paiements au Fonds renouvelable des aéroports de \$157,596,000 (avances, au cours de la présente année financière et des années subséquentes pour les dépenses de fonctionnement . . .

[Text]

**Mr. Atkey:** Mr. Chairman, on a point of order. I hesitate to interrupt you, but what Mr. Guay is referring to is that the omission was merely the repeated item as the rewording of Vote L30, and in the reading of my motion I did not think it necessary to repeat the words of Vote L30, which are in the estimates.

**Mr. Guay (St. Boniface):** That is exactly my point, Mr. Chairman, and if I have to make it a point of order, I will. I believe that the new motion should spell out in detail what the intent is in total and not only in part.

**Mr. Atkey:** I am content with that, Mr. Guay, and if necessary the motion will be put forward in the fashion you have suggested. If I might reword the motion, then. I fully intended to do what I think you have in mind.

**The Chairman:** Go ahead. Reread the motion.

**Mr. Atkey:** I move that Vote L30—Payments into the Airports Revolving Fund—\$157,596,000 (Advances in the current and subsequent fiscal years for operating and capital purposes at Montreal and Toronto International Airports and the new airports planned for those areas as well as such other airports as the Treasury Board may approve subject to such terms and conditions as Treasury Board may prescribe) be reduced in the amount of \$89,902,000, relating to Toronto International Airport—No. 2, less amounts already granted in interim supply by Parliament.

If it would assist the member for St. Boniface, I have a copy of the motion.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I have a copy and that is the reason why I questioned it, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I am sorry, Mr. Guay, that I was not listening to the motion as it was read the first time. Have you any comments to make, Mr. Atkey?

**Mr. Atkey:** Yes, briefly, Mr. Chairman, to reiterate a position which was put forward before this Committee and for the benefit of those members, particularly from the Toronto area, who were not in attendance at the last meeting at which the motion was first put.

The intent of this motion is not to kill the Pickering airport. The intent of this motion is to withdraw from the airport's revolving fund the proposed allocation of some \$89 million for this fiscal and subsequent years. There has already been some \$21 million in previous years' estimates allocated to the Pickering airport. It is still open to the Minister at any time following the disposition of this motion to bring before this Committee a separate supplementary estimate or an estimate in next year's estimate for the fiscal year 1974 and 1975. However, the necessity of the delaying action is merely because of the statement of intention of the Minister in the House and in other public places to the effect that he is prepared to set up an inquiry, a study group, to determine various questions relating to need and location and the configuration and the planning aspects of the Pickering airport. That study was announced first on January 30 of this year to be completed within one year. I think it would ill behoove this Committee and the House in general to approve some \$89 million in expenditure for a project which may never go ahead. I think it would be the cautious and prudent position for members of this Committee merely to reserve Parliamentary approval for the \$89 million until such time as there is a firm intention to go ahead with the airport, and the question of need and the question of site location has been clearly demonstrated and proved as a result of

[Interpretation]

**M. Atkey:** Monsieur le président, je fais un rappel au Règlement. J'hésite à vous interrompre, mais M. Guay parle d'une omission qui consiste à n'avoir pas répété la nouvelle formule du crédit L30; en lisant ma motion, je n'ai pas cru indispensable de répéter mot à mot le crédit L30 qui se trouve au budget.

**M. Guay (Saint-Boniface):** C'est exactement ce que je souligne, monsieur le président, et si je dois rappeler le Règlement, je le ferai. Je crois que la nouvelle motion doit être précise dans sa totalité et non seulement en partie.

**M. Atkey:** Je suis d'accord avec vous, monsieur Guay, et au besoin je reformulerai la motion comme vous le suggérez. Mon intention était bien de formuler ce à quoi vous pensez, me semble-t-il.

**Le président:** Relisez la motion.

**M. Atkey:** Je propose que le crédit L30—Paiements au Fonds renouvelable des aéroports—\$157,596,000 (Avances au cours de la présente année financière et des années subséquentes, pour les dépenses de fonctionnement et en capital aux aéroports internationaux de Montréal et de Toronto et aux nouveaux aéroports prévus pour ces régions, ainsi qu'à tous les autres aéroports que le Conseil du Trésor pourrait approuver, et sous réserve des modalités et conditions qu'il pourra prescrire) soit réduit du montant de \$89,902,000 relativement à l'aérogare internationale n° 2 de Toronto, moins les montants déjà accordés provisoirement par le Parlement.

Si cela peut aider le député de Saint-Boniface, voici un exemplaire de la motion.

**M. Guay (Saint-Boniface):** J'en ai déjà un exemplaire et c'est pourquoi j'ai posé cette question au président.

**Le président:** Je regrette, monsieur Guay, je n'écoutais pas la motion lorsqu'elle a été lue la première fois. Avez-vous des commentaires à faire, monsieur Atkey?

**M. Atkey:** Oui, brièvement, monsieur le président, pour réaffirmer la position prise au Comité et pour informer les autres membres, en particulier ceux de la région de Toronto, qui n'ont pas assisté à la dernière séance au cours de laquelle la motion a d'abord été présentée.

L'intention de cette motion n'est pas de supprimer l'aérogare de Pickering. La motion vise à retirer du Fonds renouvelable des aéroports les affectations de quelque 89 millions de dollars pour l'année financière courante et les années financières subséquentes. Au cours des années antérieures, 21 millions de dollars ont déjà été affectés à l'aérogare de Pickering. Le ministre demeure entièrement libre, une fois cette motion adoptée, de proposer au Comité un budget supplémentaire ou de solliciter des crédits dans le budget de l'an prochain pour l'année financière 1974 et 1975. Toutefois, le délai s'impose simplement à cause de la déclaration d'intention du ministre à la Chambre et de plusieurs autres déclarations officielles selon lesquelles il est prêt à instituer une commission d'enquête ou un groupe d'étude afin de régler diverses questions relatives à la nécessité, à l'emplacement, à l'aspect et à la planification de l'aérogare de Pickering. Cette étude a d'abord été annoncée le 30 janvier dernier et doit être terminée au cours de l'année. Il s'agirait mal au Comité et à la Chambre d'approuver une dépense de 89 millions de dollars pour un projet qui ne sera peut-être pas réalisé. Il semblerait sage et prudent de la part des membres du Comité de réserver simplement l'approbation du Parlement pour les 89 millions de dollars tant qu'il n'y aura pas de décision ferme sur la construction de l'aérogare et que sa nécessité et son emplacement n'auront pas été clairement établis et confir-



[Texte]

the work of the independent study group which we are all awaiting. If, at such time in the future, this independent study group, provided that it carried its work out in public and that there were adequate consultation with the public in the Toronto region, provided that a full study of all aspects of the airport were made including both need and site location, and the recommendation of that group were to proceed with the Pickering Airport, then, of course, it would be quite in order for the Minister to bring forward an estimate at that time asking for this \$89 million amount in this vote or such other moneys as may be required to complete the project that seemed to be necessary. This is merely a delaying action; it is not, I repeat, an action to kill the Pickering Airport. Thank you, Mr. Chairman.

• 2020

**The Chairman:** Mr. Cafik is next.

**Mr. Cafik:** Oh am I the next one on the list?

**The Chairman:** Yes. You are the next one on the list. It was agreeable with...

**Mr. Cafik:** All right. Thank you, Mr. Chairman. Firstly, I would like to make a couple of points. Mr. Atkey has indicated that the intent of his motion is not to kill the airport and I am not too sure what his intentions are; he can speak best for himself in that regard. I would be inclined to think it would in fact have that effect and I would like to argue that particular case, if I may, for a moment.

Mr. Atkey says that this government would be in a position at a later date in this Parliament to bring forward a supplementary estimate to be able to accommodate the funds that are required and denied by this committee or the House of Commons at this time through the estimates. I do not consider myself to be an expert in matters of the House of Commons but it seems to me that if this particular resolution is passed it would not be possible for the government to reintroduce a supplementary estimate on the same subject within this session of this Parliament. There is a long-standing rule, which I think would apply in this case, that you cannot vote on the same subject matter twice in the same session of Parliament. Therefore, if Parliament, in the First Session of the Twenty-ninth Parliament has in fact refused to allow this estimate and rejected it, I think it would be an obligation of the part of the government and consistent with the House of Commons' rules not to bring forward an additional estimate until the next session. That is one point which I think is rather important.

The second point I would like to make on the motion is that I think the new motion, the reworked one, and I gather reworked now for the second time even in this session of this committee, is out of order as well. I maintain that it is out of order on the basis that it still attaches a condition to the vote which is clearly prohibited in the rules within the House of Commons. I enter that caveat at this time, Mr. Chairman, so that you would have an opportunity at some later date to look into the legalities of this particular question because I maintain that it is every bit as much out of order as the previous motion and for precisely the same reasons.

**The Chairman:** I wonder if I might just comment, Mr. Cafik. I think I stated at the last committee meeting that if this committee voted in the affirmative on this motion, the House could overrule the committee decision, not accept the Committee decision; that would really be what they would be doing. And only after the House had made a

[Interprétation]

més par le résultat des travaux d'un groupe d'étude indépendant, résultat que nous attendons tous avec impatience. Si dans l'avenir ce groupe d'étude indépendant, pourvu que son travail soit public et que la consultation ait été suffisante avec la population de la région de Toronto, pourvu que l'étude s'étende à tous les aspects intéressant la construction d'une aérogare y compris sa nécessité et son emplacement et la recommandation, si ce groupe propose donc la réalisation du projet, le ministre pourra alors solliciter des crédits pour un montant de 89 millions de dollars ou toute autre somme nécessaire pour réaliser le projet. Il s'agit ici d'un simple délai; l'intention n'est pas, je le répète, de faire une croix sur l'aérogare de Pickering. Merci, monsieur le président.

**Le président:** M. Cafik suit.

**M. Cafik:** Je suis le suivant sur la liste?

**Le président:** Oui. Vous êtes le suivant sur la liste. Il a été convenu avec...

**M. Cafik:** Très bien. Merci, monsieur le président. D'abord, j'aimerais soulever un ou deux problèmes. M. Atkey a indiqué que l'intention de sa motion n'est pas d'empêcher la construction de l'aérogare mais je ne suis pas trop certain de ses intentions; il saura mieux les exprimer lui-même. Cependant, je serais enclin à penser que tel serait l'effet de sa motion et j'aimerais en discuter un moment.

M. Atkey déclare que le gouvernement pourrait plus tard solliciter des crédits supplémentaires auprès du Parlement pour combler les fonds nécessaires que notre Comité aurait refusés ou que la Chambre des communes aurait coupés du budget. Je ne m'estime pas expert en la matière mais il me semble que si cette résolution est adoptée, le gouvernement ne pourra pas proposer un budget supplémentaire concernant le même poste durant la présente session. Une règle depuis longtemps établie et qui s'appliquerait, me semble-t-il, dans ce cas veut qu'on ne puisse voter deux fois sur une même question au cours d'une même session du Parlement. Par conséquent, si le Parlement, au cours de la première session du 29<sup>e</sup> Parlement refuse les crédits, le gouvernement, conformément au Règlement de la Chambre, ne pourrait proposer un budget supplémentaire avant la session suivante. Ce point me semble particulièrement important.

Le second point que je tiens à signaler, c'est que la nouvelle motion, celle qui a été reformulée, puis reformulée, me semble-t-il, une seconde fois, est, ici même, contraire aux règlements. Je soutiens qu'elle est irrecevable puisqu'elle est liée à un vote clairement interdit par le règlement de la Chambre. Je vous en avertis, monsieur le président, afin que vous puissiez ultérieurement en examiner la légalité; je soutiens que c'est en tout point contraire aux règlements aussi bien que la première motion et exactement pour les mêmes raisons.

**Le président:** Puis-je me permettre un commentaire, monsieur Cafik? Je crois avoir déclaré lors de la dernière séance que si le Comité était en faveur de la motion, la Chambre pouvait rejeter la décision du Comité; c'est ce qui arriverait. Ce n'est que lorsque la Chambre aura statué sur la décision du Comité qu'il sera interdit de

[Text]

decision on the committee's action would it then be prohibitive for it to be brought up again in the House. The committee can debate something several times and the House can bring it up later; it can only be brought up once, though, in the House of Commons. Perhaps I should correct you now on that.

**Mr. Cafik:** I do not think you are correcting me; you are clarifying what I have said. The fact is that if this is passed in this committee and the House itself agrees to reject that particular estimate, the government has no more recourse to acquire the funds required to build that airport within this session of Parliament.

**The Chairman:** That is the principle of democracy.

**Mr. Cafik:** Yes. And we are not in disagreement, Mr. Chairman; you are simply affirming the position that I had previously taken.

**Mr. Atkey:** A point of order, Mr. Chairman. The issue in Vote L30 is whether there will be advance of a certain amount of money to the Airports Revolving Fund. If this motion were to carry the government could come back at a certain future time and ask for a certain sum of money for the Pickering airport. I submit to you clearly that that is another issue and that the committee or Parliament is in no way precluded in the fashion which you have suggested.

• 2025

**An hon. Member:** You are wrong.

**Mr. Atkey:** It is clearly a second issue. This is an advance to a Revolving Fund; the second is money for a specific airport project.

**Mr. Cafik:** Mr. Chairman, I respect the point of order but of course, I disagree with it, because I do think it is a relevant point and I do believe that in the House of Commons one would not have access to those funds again within this particular session of Parliament. But there is a legitimate disagreement and that is fine. We can debate that particular fine point of law at some other point.

But the fact of the matter, as I read this particular motion, is that it is removing a certain number of dollars from the estimate related to a specific project, which happens to be Airport No. 2 in Toronto, and that is a condition. There is no mention of the amount of money; less the amounts, it says, granted in interim supply. If it were a straight vote where we wanted to reduce the estimates by \$97,000 or \$192 or whatever it is, I would not present that kind of an argument. The simple fact of the matter is that the amount in question is related directly to Airport No. 2 and for that reason, I would submit, Mr. Chairman, it is out of order.

Aside from that point, Mr. Chairman, I would like to go on, without dealing directly with the question of its legality in terms of being in consort with the rule of the House of Commons, to some other point that I think is equally important. I understand the concern of the hon. member in respect of an airport inquiry. I have expressed long before the hon. member was an honourable member a great deal of concern in respect of this inquiry and, I think rightfully so, have taken some credit for the fact that an inquiry in fact will take place. And I am very much concerned with the nature of that inquiry. But that does not mean to say that those motives would move me to support this motion even if it were in order because, and this is a very important human point, it so happens that of the people expro-

[Interpretation]

porter à nouveau la question devant la Chambre. Le Comité peut débattre une même question plusieurs fois et la Chambre peut en discuter plus tard mais une seule fois. Peut-être devrais-je rectifier votre déclaration sur ce point.

**M. Cafik:** Je ne crois pas que vous ayez rectifié ma déclaration: vous l'expliquez et vous rendez plus clair ce que j'ai dit. Le fait est que, si ceci est adopté en comité et que la Chambre refuse ces crédits, le gouvernement n'a pas le recours nécessaire pour obtenir les fonds indispensables à la construction de l'aérogare au cours de la présente session du Parlement.

**Le président:** C'est selon le principe démocratique.

**M. Cafik:** Oui. Il n'y a pas de désaccord entre nous, monsieur le président; vous confirmez tout simplement ma position.

**M. Atkey:** Sur un point du règlement, monsieur le président. La question concernant le crédit L-30 est de savoir s'il y aura avance d'un certain montant au fonds renouvelable consacré aux aéroports. Si l'on adoptait cette motion, le gouvernement pourrait soudain redemander de l'argent pour l'aéroport de Pickering. Je prétends qu'il s'agit là d'une autre question en cause et que le Comité ou le Parlement n'est pas du tout lié de la façon dont vous parlez.

**Une voix:** Vous vous trompez.

**M. Atkey:** Il n'y a pas de doute qu'il s'agit là d'un deuxième problème. En premier lieu, il y a une avance faite à un fonds de roulement et, en deuxième lieu, il s'agit d'argent destiné à un projet d'aéroport bien défini.

**M. Cafik:** Monsieur le président, je tiens compte de ce point du Règlement, mais je ne suis pas d'accord parce que selon moi cette question est tout à fait pertinente et je crois qu'à la Chambre des communes on ne pourra pas obtenir ces crédits au cours de cette même session parlementaire. Le désaccord est bien légitime et nous pourrions discuter de ce détail juridique à un autre moment.

Mais, en fait, tel que je comprends cette motion, nous prélevons ici un certain montant affecté à un certain projet, à savoir l'aéroport numéro 2 à Toronto, sur les prévisions budgétaires, mais ce montant n'est pas indiqué. On indique seulement: «moins les montants accordés à titre d'affectation; provisoire». S'il s'agissait d'un simple crédit que nous voulions réduire de \$97,000 ou de \$192,000, peu importe le chiffre je n'en discuterais pas. En fait, il s'agit d'un montant qui se rapporte directement à l'aéroport numéro 2, et pour cette raison, je prétends que c'est irrecevable.

Par ailleurs et sans traiter directement du problème de la légalité dans le cadre du Règlement de la Chambre, je voudrais aborder un autre point que je considère tout aussi important. Je sais que l'honorable député s'intéresse de très près à l'enquête qui doit être faite au sujet de l'aéroport; bien avant que ce député n'ait été élu, j'avais déjà fait savoir combien je m'intéressais à cette question et, par conséquent, je revendique un certain mérite à ce que cette enquête ait lieu. La nature de cette enquête m'intéresse au plus haut point, mais cela ne veut pas dire pour autant que j'appuierais cette motion, même si elle était recevable, il s'agit ici d'une question humaine des plus importantes, il s'agit des gens qui ont été expropriés—j'utilise ce mot à dessein, je ne veux pas dire sur le point d'être expropriés, mais expropriés au passé—environ 800



## [Texte]

priated—and I use the term advisedly; I do not mean about to be expropriated but expropriated in the past tense—some 800 people in number, the vast majority of whom live in my riding, no longer possess the right to their land. It is now vested, as far as I understand, in the Crown. And what we are really debating here is whether we will pay these people for their land. The land has been acquired under expropriation and unless there is a different kind of move altogether, which would be under the Expropriation Act to set the whole thing aside, that is a different question, and there are ways in which the land can be returned to them.

But certainly it does not appear to me to be a responsible thing for myself or any other member of Parliament to in fact have the Government of Canada expropriate land and not have the funds to pay for that land. Clearly, if this motion were to be passed this would deny the payment of those funds, and I think that would be totally unacceptable and totally unjust.

It has been suggested that the airport inquiry should last probably a year or so and I certainly do not like to think that these people are going to be—not dispossessed in the sense that they will have to move from their properties but in fact, with no title to that land, not being able to sell it or dispose of it—denied access to the money that the government has offered under expropriation and to additional funds that they may be able to acquire in the interim through their negotiations directly with the Department of Public Works or the independent negotiator which possibly can be established through the Department of Justice.

I feel that this is a motion that in effect will put the government in a position where it cannot live up to the obligations of the Expropriation Act, which are quite clear in connection with making payments within certain time frames and second, invoke a real injustice to the people concerned. So for that reason I oppose it.

• 2030

I would like if I may, Mr. Chairman, to talk about a couple of points in respect of the inquiry that I consider to be very important. I came to this Transport and Communications Committee meeting, of which I am not normally a member, because of the deep concern that I have for the people affected. I do not know that I am entitled. Mr. Chairman, under your rules at this time when a motion is on the floor to address a few specific questions which would be helpful to me in my determination of how I might vote not in relation to this motion but to the estimates themselves which is a different question altogether because we are all free to vote the estimates either in or out as we choose.

**The Chairman:** I will repeat what I said at the previous meeting when this question was raised, and I think it is a policy well advised to follow, that when a motion is before this Committee questions can be asked to clarify the intent or the effect of the motion, but there should be no questions asked about another subject matter, for example. I would permit a couple of questions and I would be very lenient if they were relatively on that line of clarifying the effect or the intent or the meaning of the motion before the Committee.

**Mr. Cafik:** Mr. Chairman, this is why I raised the point because I do not want to try the patience of the Chair nor of my colleagues on the Committee. The fact is that the subject matter of the inquiry has been brought into the picture in relation to this motion and in relation to the

## [Interprétation]

personnes, dont la plupart habitent dans ma circonscription. Tous ces gens ont perdu la jouissance de leurs biens. Autant que je sache, c'est l'État qui en dispose maintenant. Allons-nous indemniser ces gens: la terre a été acquise en vertu de la Loi sur les expropriations et, par conséquent, pour remédier à la situation il faudrait que des mesures tout à fait différentes soient prises afin de rendre à ces gens les terrains qu'ils possédaient.

Il me semble anormal pour un député ou, en fait, pour le gouvernement du Canada, d'exproprier les gens sans pouvoir les indemniser. Il n'y a pas de doute que si cette motion est adoptée, c'est ce qui arriverait, et c'est absolument inacceptable et injuste.

On a dit que cette enquête sur l'aéroport durerait probablement une année environ, et je ne voudrais pas que ces gens soient, non pas dépossédés en ce sens qu'ils seraient appelés à déménager, mais soient privés de tout titre sur ces terres, qu'ils soient incapables de la vendre ou d'en disposer et qu'on leur refuse l'argent que le gouvernement leur a offert en vertu de cette Loi sur les expropriations ainsi que tout autre argent qu'ils pourraient obtenir entre-temps en négociant directement avec le ministère des Travaux publics ou un négociateur autonome éventuellement nommé par le ministère de la Justice.

Je crois que cette motion aura pour effet d'empêcher le gouvernement de remplir cette obligation qui découle de la Loi sur les expropriations, loi qui indique bien clairement que le paiement doit être fait dans un certain délai et, deuxièmement, le gouvernement se montrera véritablement injuste envers ces personnes touchées. Voilà pourquoi je m'oppose à cette motion.

J'aimerais, monsieur le président, poser quelques questions au sujet de cette enquête: je suis venu ici alors que je ne fais pas partie du comité des transports parce que je m'intéresse de très près à ces gens qui sont lésés. Du fait de cette motion présentée j'ignore les questions que j'ai le droit de poser dans le cadre de vos règles, questions qui

m'aideraient à déterminer comment je devrais voter non pas dans le cas de cette motion mais du budget lui-même car nous avons tous le droit de voter sur les prévisions budgétaires comme nous le voulons.

**Le président:** Je répéterai ce que j'ai déjà dit durant la séance précédente lorsque cette question a été soulevée et je crois d'ailleurs que ce que je dis est pertinent, c'est-à-dire que lorsqu'une motion est présentée au comité on peut poser des questions pour en clarifier l'intention mais il ne faut pas poser de questions en rapport avec un sujet différent. Je me montrerai très généreux s'il s'agit de questions destinées à clarifier l'intention ou les conséquences de la motion présentée.

**M. Cafik:** Monsieur le président, j'ai soulevé cette question parce que je ne voulais pas abuser de la patience du président ni de mes collègues. En fait la question de l'enquête a été soulevée en rapport avec cette motion et en rapport avec toute la question des prévisions budgétaires

[Text]

whole question of the estimates respecting the Department of Transport. I would like to get some information from the Minister about the inquiry itself, its nature and what they intend to do about it. I think that could be beneficial to all members of this Committee in relation to the question now before us. If I am entitled to do that...

**The Chairman:** If they are relatively simple, clear, quick questions.

**Mr. Cafik:** They will certainly be clear and relative to the question.

**The Chairman:** I might say that you perhaps only have a couple of minutes left.

**Mr. Cafik:** All right. Mr. Chairman, can I raise a question through you then with those couple of minutes and find out whether it is policy of the Committee, as distinct from other committees of the House of Commons, that when a motion is before a committee that any rules in relationship to time frames, number of speakers and so on are always set aside? This has been the practice in any committee that I have ever sat on in this House. I think it is different when you are dealing with witnesses and for that reason I suggest there is not really a time limit on anyone who has the floor in connection with a motion before it.

**The Chairman:** I might clarify that point, Mr. Cafik, and I will save you your two minutes, too.

**Mr. Thomas (Moncton):** He has had 20 minutes.

**The Chairman:** No, he is all right that way. I have never been a strong advocate of time limits.

**Mr. Cafik:** That is understandable, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I had to endure the time limit though when witnesses were before the Committee and when a motion was before the Committee. The concept and the argument used to me, as a Committee member in days gone past, and presently in other committees, was that the time period was brought in to allow all members to have an opportunity to voice their opinions or ask questions, one or the other. That was one of the main arguments always used in advocating a time limit. Having said that I think I will try to follow the principle.

I have a long list of people's names here and I would like to see them all get an equal chance, Mr. Cafik. For that reason I will try to adhere relatively closely to the time of 10 minutes per person. I will give a little latitude. If I think you are reaching a climax or the main point right at the 10 minutes, I will let you have another couple of minutes. You have your two more minutes.

**Mr. Cafik:** All right, Mr. Chairman, thank you very much.

I think it is very relevant to know certain facts about the inquiry and I would like to raise some questions in that respect.

First of all, can the Department assure me and this Committee that the independent inquiry will be established in a short period of time, hopefully within the next two or three weeks? Is that possible?

• 2035

**Mr. Marchand (Langelier):** As far as we are concerned, we are ready to proceed. But we are committed to negotiate with the Government of Ontario.

[Interpretation]

du ministère des Transports: j'aimerais donc que le ministre nous dise quelle est la nature de cette enquête et quel est son objectif. Je crois que ce serait utile aux membres du comité, et si on me le permet...

**Le président:** Si vos questions sont relativement simples et claires et brèves.

**M. Cafik:** Elles seront très claires et pertinentes.

**Le président:** Je vous dirais qu'il ne vous reste peut-être que quelques minutes.

**M. Cafik:** Très bien, durant ces quelques minutes j'aimerais savoir quelle est la politique du Comité, c'est-à-dire si elle est différente de celle des autres comités de la Chambre lorsqu'une motion est déposée pour savoir si des règlements limitent le temps de parole, le nombre des orateurs etc. Je crois qu'on avait pour habitude dans les comités où je siégeais de limiter tout ceci, mais lorsque nous avons des témoins la situation me semble-t-il est différente et personne n'est limité.

**Le président:** Je puis vous éclairer à ce sujet, monsieur Cafik, et vous garderez vos deux minutes de parole.

**M. Thomas (Moncton):** Il a déjà parlé pendant 20 minutes.

**Le président:** Non, je n'ai jamais été très favorable à ces limites de temps.

**M. Cafik:** Cela se comprend, monsieur le président.

**Le président:** J'ai dû subir ces limites de temps lorsque des témoins comparaissaient au comité et qu'une motion était déposée. On prétendait alors, lorsque j'étais membre de ces comités et on prétend encore qu'on a fixé ces limites de temps pour permettre à tous les députés de donner leurs avis ou de poser des questions. Voilà une des principales raisons qu'on a alléguées lorsqu'on a préconisé ces limites. Je m'y tiendrai donc.

J'ai ici une longue liste de gens qui veulent prendre la parole et je veux leur donner l'occasion de le faire. Donc j'allouerai 10 minutes par personne mais je me montrerai souple et je pourrai éventuellement vous allouer quelques minutes en plus. Il vous reste deux minutes.

**M. Cafik:** Merci beaucoup monsieur le président.

Je crois qu'il serait bon de connaître ce qu'il en est de cette enquête.

Tout d'abord, est-ce que le Ministre peut nous assurer que cela se fera très bientôt, dans les deux ou trois semaines à venir par exemple?

**M. Marchand (Langelier):** Quant à nous, nous sommes prêts. Mais nous devons négocier avec le gouvernement de l'Ontario.



[Texte]

**An hon. Member:** Oh, oh!

**Mr. Marchand (Langelier):** No, we are committed to that. I am not playing politics here.

**An hon. Member:** You are, and you know it.

**The Chairman:** Order.

**Mr. Marchand (Langelier):** There is a gentleman's agreement with the Government of Ontario, and I think we have to meet with them. How long it will take, I do not know. I do not want to be unfair to the Government of Ontario because up to now, they have not been responsible for the delays: we have. However, we have to meet with them and try to see if we can get together. It is not a political matter as far as I am concerned.

**Mr. Cafik:** Would the Minister make any commitment that he would attempt to have this inquiry established within the next two or three weeks?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes. As far as we are concerned, we have made up our minds. We have lists of names to submit and so forth. Now we have to arrange a meeting. If it can be done in 15 days, I am ready to devote my time to this entirely.

**Mr. Cafik:** All right. The second point I am concerned about is this. In view of the anxiety, uncertainty and the delays that have taken place in the past, can the Minister assure the Committee that an independent inquiry will, in fact, when it is established, be asked to report within a one-year period?

I do not want to see a year-and-a-half or two-year inquiry. Everybody is in an enormous emotional state now because of the time-frames that have been involved. Will an attempt be made to have them report within a year, or will that be spelled out in the terms of reference?

**Mr. Marchand (Langelier):** As the minister responsible for this kind of activity, I have a deep interest in having the report as soon as possible. Within one year, I hope it is possible, and if it is before we will be happy. Therefore, we will do all that we can to have the report even before the year is over.

**Mr. Cafik:** Would you put a maximum period on the length of the inquiry in the terms of reference?

**Mr. Marchand (Langelier):** I cannot put a maximum because, of course, if we set up an inquiry, the board is going to decide its own procedure. However, we are going to ask the board to report before the year is ended. We have a deep interest in having this report as soon as possible.

**Mr. Cafik:** All right. Can I, myself, my constituents, the Committee, be assured...

**The Chairman:** Mr. Stevens.

**Mr. Stevens:** On a point of clarification. The Minister indicated in the House that the report would be within a year. That was on January 30. Are you now saying that it will be a year from date of appointment?

**Mr. Marchand (Langelier):** I hope so. At that time, I thought it would be possible to have the board set up, say, in a couple of weeks. This is what I indicated in the House.

There were complications. I am not talking only of the Conservative Party. I am talking of the NDP, and I am talking of our own people. I am not sure about the decision we have taken. This why we have taken a lot of time in trying to define a mandate and terms of reference for this board.

[Interprétation]

**Une voix:** Oh.

**M. Marchand (Langelier):** C'est une obligation; il ne s'agit pas de politique.

**Une voix:** Vous faites de la politique et vous le savez.

**Le président:** Silence.

**M. Marchand (Langelier):** Nous nous sommes engagés envers le gouvernement de l'Ontario et j'ignore combien de temps il nous faudra. Jusqu'ici le gouvernement de l'Ontario n'est pas responsable des retards qui se sont produits et je ne voudrais pas me montrer injuste envers lui. De toute façon, nous devons le rencontrer pour voir si nous pouvons nous entendre; autant que je sache, il ne s'agit pas de question politique.

**M. Cafik:** Est-ce que monsieur le ministre voudrait bien nous donner l'assurance que cette enquête aura lieu dans les 2 ou 3 semaines à venir?

**M. Marchand (Langelier):** Oui. Quant à nous, nous sommes décidés à la faire; nous avons des listes de noms à soumettre etc. Il nous faut organiser une rencontre et si cela peut être fait dans les 15 jours à venir je suis prêt à y consacrer tout mon temps.

**M. Cafik:** Très bien. La deuxième question c'est de savoir si du fait des inquiétudes, des incertitudes et des délais qui ont déjà eu lieu dans le passé, le ministre peut nous assurer que cette équipe sera autonome lorsqu'elle aura travaillé sur cette enquête et qu'elle présentera son rapport dans un délai d'un an?

Je n'aimerais pas que l'enquête dure un an et demi ou deux ans. Il y a beaucoup de tension à l'heure actuelle du fait de ces délais. Ainsi s'efforcera-t-on de préparer un rapport en l'espace d'un an; cela sera-t-il précisé dans les attributions de ce groupe de travail?

**M. Marchand (Langelier):** A titre de ministre responsable, je tiens au plus haut point à ce que ce rapport soit présenté le plus tôt possible; j'espère qu'il pourra être prêt dans cette période d'une année et si on met moins de temps, ce sera tant mieux. Par conséquent, nous ferons l'impossible pour que ce rapport soit prêt avant un an.

**M. Cafik:** Est-ce que dans votre mandat vous préciserez une date limite pour la durée de cette enquête?

**M. Marchand (Langelier):** Je ne puis établir de durée maximum. C'est la commission elle-même qui devra l'établir. Cependant, nous lui demanderons de présenter son rapport avant qu'une année se soit écoulée car nous avons cette question très à coeur.

**M. Cafik:** Est-ce que vous pourriez nous assurer, à mes électeurs, au comité...

**Le président:** Monsieur Stevens.

**M. Stevens:** J'aimerais, monsieur le ministre, que vous nous disiez ce qu'il en est: à la Chambre vous avez indiqué le 30 janvier que ce rapport serait terminé en l'espace d'un an. Est-ce que maintenant vous nous dites que cette année partira de la date de nomination?

**M. Marchand (Langelier):** Je l'espère. A l'époque je pensais que la Commission serait constituée en quelques semaines. C'est ce que j'avais indiqué à la Chambre.

Mais des complications ont surgi et je ne parle pas seulement du parti conservateur, je parle du NPD, je parle de notre propre parti. Je ne sais pas exactement quelle est la décision que nous avons prise; c'est pourquoi il a fallu beaucoup de temps pour établir le mandat de cette commission.

[Text]

I do not say that others are responsible. We are largely responsible for the delays. Of course, our purpose and our interest is to have the board set up as soon as possible and to have the decision as soon as possible because we are convinced that this region will need the airport in the time limit we have.

You ask me that if the board does not sit or thinks it needs, say, two more months to hear all the evidence, will it be wise on my part to say, "Well, it has been understood before the Committee that it is 12 months or 10 months." I tell you no. Our interest and our wish is that we have the decision as soon as possible, and within a year if it is possible. That is all I can say. I can make some other statement, but I think you are too old or too serious and too experienced to believe a minister can take such a step.

**The Chairman:** Mr. Atkey.

**Mr. Atkey:** On a question of privilege, Mr. Chairman, the Minister assured me in the House a month ago that it would be one year from January 30.

Am I correct in assuming that you are moving away from the assurance that you gave me at that time?

**Mr. Marchand (Langelier):** I say I am not moving away. I am just taking into account the circumstances, and part of those circumstances are yourself and a few other people.

**Mr. Atkey:** Excuse me, but it is a few thousand others.

**Mr. Danson:** That is a very important clarification.

**Mr. Marchand (Langelier):** If you do not want me to take into account those circumstances, I can do it legally.

**The Chairman:** I think we will let Mr. Cafik finish, if you do not mind, Mr. Danson. He has actually gone over his two minutes, but being a generous chairman, I will allow him one more question at this time.

**Mr. Cafik:** I am not too sure that is the kind of generosity I really appreciate. But I do appreciate at least getting that one. I had eight brief points that I wanted to register. It is very, very important, and I thought the Chair would give at least consideration to the fact.

**The Chairman:** I can put your name down again, Mr. Cafik; but you started by my watch at 8.20 p.m.

**Mr. Thomas (Moncton):** He has had 20 minutes.

**The Chairman:** I cannot give everybody here tonight 20 minutes; but go ahead with one more question.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, on a point of order. Was it not understood that we were to have ten minutes for questioning?

**The Chairman:** This Committee has made no real hard and fast ruling. The Chair was advised in our earlier steering committee meeting that that would be a wise policy to follow and I am trying to follow it. The Chair has been lenient because there have been a number of interruptions of Mr. Cafik.

[Interpretation]

Je ne rejette pas sur d'autres la responsabilité de ces retards; c'est nous qui en sommes grandement responsables mais naturellement nous avons tout intérêt et c'est notre objectif d'établir cette commission aussi vite que possible et de prendre cette décision dès que possible car nous sommes convaincus qu'il est nécessaire d'implanter un aéroport dans cette région compte tenu des limites de temps qui nous sont imposées.

Naturellement si cette commission a besoin par exemple de deux mois de plus pour entendre les témoignages, je ne veux pas lui dire: «Nous avons convenu avec le comité que cela durerait 10 ou 12 mois». Nous avons intérêt à ce que la décision soit prise le plus tôt possible, dans un an si c'est possible. C'est tout. Vous comprenez qu'un ministre ne peut pas agir autrement.

**Le président:** Monsieur Atkey.

**M. Atkey:** J'invoque une question de privilège, monsieur le président, car le ministre m'a assuré à la Chambre il y a un mois que ce serait dans un an à partir du 30 janvier.

Dois-je conclure que vous revenez sur cette assurance que vous nous avez donnée?

**M. Marchand (Langelier):** Je ne m'en écarte pas; je tiens simplement compte des circonstances et par conséquent de vous et de quelques autres personnes.

**M. Atkey:** Excusez-moi, mais il s'agit de plusieurs milliers d'autres personnes.

**M. Danson:** Le détail est important.

**M. Marchand (Langelier):** Si vous ne voulez pas que je tiennne compte de ces circonstances, je peux procéder d'une façon légale.

**Le président:** Je crois que si vous le voulez bien, monsieur Danson, nous allons laisser M. Cafik terminer, il a dépassé ses deux minutes mais comme je suis généreux, je lui permets de poser une autre question.

**M. Cafik:** Je ne sais pas si j'apprécie ce genre de générosité à sa juste valeur mais de toute façon je suis heureux de poser cette dernière question. Je voulais souligner huit points. Cette question revêt une importance extrême et je pensais que le président en tiendrait au moins compte.

**Le président:** Je puis mettre votre nom pour la deuxième série de questions, monsieur Cafik, si vous le voulez, mais d'après ma montre, vous avez commencé à 8h20.

**M. Thomas (Moncton):** Il a eu ses vingt minutes.

**Le président:** Je ne puis pas permettre à chacun ici de parler pendant vingt minutes ce soir mais je vous laisse une question.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, j'invoque le Règlement: est-ce que nous ne devons pas avoir dix minutes pour poser des questions?

**Le président:** Le Comité n'est pas rigide pour ce Règlement: au cours de notre précédent comité de direction, on m'a dit qu'il serait bon de procéder ainsi, c'est ce que je fais. Le président s'est montré généreux parce que M. Cafik a été souvent interrompu.



[Texte]

**Mr. Thomas (Moncton):** But we have been sitting here for 40 minutes and we have had two questioners.

**The Chairman:** The first questioner started at 8.15 p.m.

• 2040

**Mr. Thomas (Moncton):** It is now 8.40 p.m. Nearly 40 minutes and we have had only two questioners.

**Mr. Cafik:** It looks like it will be another 40 minutes before I will be able to ask the question you have allowed me.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Cafik.

**Mr. Cafik:** Right.

I realize, and I think everyone realizes, that the government believes that a second airport is needed and is properly located. In spite of that, I would hope that you would give an assurance at this time that the enquiry that is about to be named will not in any way prohibit proper and full consideration of the need for a second airport and any questions surrounding its location.

**Mr. Marchand (Langelier):** It will not prohibit that, no.

**Mr. Cafik:** Thank you, Mr. Chairman. Will you put my name on the second list, please.

**The Chairman:** Mr. Rose is the next questioner.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, the purpose of my intervention tonight really has nothing to do with the motion before us; it is on another subject entirely. In view of the fact that you have one motion before you, I would like to change places with Mr. Harney. Perhaps you might have concluded this motion by the time my turn then comes, though I doubt it. Nevertheless, I am willing to pass in favour of my colleague, Mr. Harney, at this time.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Harney. I allowed Mr. Danson and Mr. Cafik to switch, so I guess I cannot stop you two from switching.

**Mr. Rose:** We would rather switch than fight.

**Mr. Harney:** I am still a little shaken by the sudden and unexpected generosity of my colleague, Mr. Chairman, but I think I will be able to gather my thoughts rather suddenly here.

I, too, would like to ask the Minister some questions of clarification, so that we can be a little bit better informed than we were, perhaps, before Easter, on the matters before us in relation to this vote.

I think that the statements that were made by the Minister in the House before Easter, and again in this Committee, were certainly all very clear about the nature of the enquiry and they are on record, so there is no particular need to go back over them. My questions really have to do with the nature and procedure of the expropriation.

There are obviously a number of people who are being expropriated at the moment and I think it is important to stress that an expropriation can be stopped. It is not a juggernaut. It is possible for the minister—not this Minister in this case, but the Minister of Public Works—to abandon, and the best way to abandon is not to pay any money for the land that it is proposed be expropriated.

Of the people involved in the expropriation, there are some who do not want to be expropriated and there are some who do want to be expropriated. It is obvious that if

[Interprétation]

**M. Thomas (Moncton):** Mais nous siégeons déjà depuis quarante minutes et il n'y a eu que deux personnes qui ont posé des questions.

**Le président:** Le premier orateur a commencé à 8h15.

**M. Thomas (Moncton):** Il est maintenant 8h40 et presque quarante minutes se sont écoulées et il n'y a eu que deux personnes qui ont posé des questions.

**M. Cafik:** Il semble qu'il se passera encore quarante minutes avant que je puisse poser la question que vous m'avez accordée.

**Le président:** Allez-y, monsieur Cafik.

**M. Cafik:** Très bien.

Je me rends compte, et je pense que tout le monde se rend compte que le gouvernement croit qu'il est nécessaire d'avoir un deuxième aéroport et que le lieu est approprié. Cependant, j'espère que vpus nous assurerez qu'au moment de l'enquête on s'occupera quand même d'étudier si cet aéroport est absolument nécessaire et si le lieu est bien choisi.

**M. Marchand (Langelier):** Certainement.

**M. Cafik:** Merci, monsieur le président. Si vous le voulez bien, mettez mon nom sur la deuxième liste s'il vous plaît.

**Le président:** Monsieur Rose, vous avez la parole.

**M. Rose:** Monsieur le président, en fait mon intervention ce soir n'a rien à voir avec la motion qui a été déposée; et puisqu'une motion a été déposée, j'aimerais échanger mon tour avec M. Harney, espérant qu'alors on en aura terminé avec cette motion bien que j'en doute. Toutefois, je suis prêt à passer la parole à mon collègue M. Harney, pour l'instant.

**Le président:** Monsieur Harney, vous avez la parole. J'ai permis à M. Danson et à M. Cafik d'échanger leur tour et par conséquent, je ne vous empêcherai pas non plus de le faire.

**M. Rose:** Nous préférons échanger notre tour que de nous battre.

**M. Harney:** Je suis encore un peu étourdi de cette générosité inattendue de mon collègue, monsieur le président. Mais je crois que je puis me ressaisir tout de suite.

Moi aussi j'aimerais demander au ministre s'il peut nous expliquer un peu mieux de quoi il s'agit dans le cas de ce crédit afin que nous soyons un peu mieux renseignés sur ces questions que nous l'étions avant Pâques.

Je crois qu'avant Pâques le ministre avait déclaré à la Chambre, et à nouveau dans le présent comité, réclamant ce qu'il en était au sujet de la nature de cette enquête et ceci a été consigné au procès-verbal par conséquent, il n'y a pas de raison de revenir là-dessus. Je voudrais poser des questions en rapport avec la nature et la procédure de l'expropriation.

De tout évidence, en ce moment un certain nombre de personnes se font exproprier et je crois qu'on doit souligner que l'on peut arrêter des procédures d'expropriation en cours. Ce n'est pas là quelque chose d'impossible; le ministre, non pas le ministre présent ici, mais le ministre des Travaux publics, peut abandonner les procédures et la meilleure façon de le faire, est de ne verser aucune somme pour les terrains qu'on se propose d'exproprier.

Parmi ces gens menacés d'expropriation, il y en a qui ne veulent pas être expropriés mais il y en a qui voudraient bien l'être. Il n'y a pas de doute que si cette motion est

[Text]

this motion is passed in this Committee and then supported in the House, the government will not have the money to continue the expropriation. That was made clear at the last Committee meeting, that the airport would be dead unless resuscitated at some other time.

In view of the fact that there are a number of . . .

**Mr. Atkey:** On a point of order, Mr. Chairman, I cannot let that go unnoticed because I do not think that was made clear at the last meeting. I think there is clearly a difference of opinion among honourable members and there may well be a difference of opinion among some of the Minister's advisers, and I do not think that is clear from the record.

**Mr. McRae:** I would like to make a point of order if I may. It is just, Mr. Chairman, that it certainly is not clear to me that the refusal to pay money owing by the Crown for land acquired by the Crown constitutes abandonment of the airport. It certainly constitutes a failure to live up to an obligation but it does not in any way affect the airport or whether it will be built or not. It means you are not going to pay for the land.

Some hon. Members: Hear, hear.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Harney.

**Mr. Harney:** I do not need to tell, Mr. Chairman, that these are not points of order. If the members disagree with my views, they can disagree with my views; but my views, right or wrong, are orderly, at the moment.

Obviously there are a number of people involved who do not mind being expropriated, who wish to be expropriated, and a good number of people who do not wish to be expropriated. I wonder if the Minister would take that very simple fact into consideration along with the fact stated here last time by the Minister: that nothing would be done on the airport until the board of inquiry has done its work and reported; that no planning in effect, is to go ahead in terms of design etc. because the department was up in the air as to the exact nature of the airport—what eventually the airport would be.

• 2045

In other words, taking these three facts into consideration nothing can be done or will be done, nothing is proposed to be done until the board of inquiry reports finally next year. Taking into account the fact that some people do not want to be expropriated at this time, would it be possible for the Minister to advise, suggest or recommend to his colleague the Minister of Public Works and say: all right, if we get any money from this House for this expropriation, use it to expropriate those who wish to be expropriated but do not proceed at this time. In effect suspend the process of expropriation for those who do not wish to be expropriated. This would at least have the effect of telling those people in very concrete terms, who live in the area, who do not want to be expropriated, that the procedure of expropriation for them is suspended until the hearing of the board is complete and the report is made.

**Mr. Marchand (Langelier):** If the Chairman allows, this is a point I would like to clarify. I think it is an important one that has not been clarified to the present time.

You know how we proceed normally with airports, how we proceeded with Ste-Scholastique near Montreal. We just expropriated and said to the people: it is just too bad, we need the land. And we started to build the runways. In the case of Pickering there is a difference; it is somewhat similar to the case of Sea Island in Vancouver. There was

[Interpretation]

adoptée, ici au comité et puis adoptée par la Chambre, que le gouvernement n'aura pas d'argent pour continuer ces expropriations. On l'a dit clairement lors de la dernière séance du comité, soit que l'aéroport n'existera plus dans ce cas à moins qu'on le ressuscite en d'autres temps.

Vu qu'il y a un certain nombre . . .

**M. Atkey:** J'invoque le Règlement, monsieur le président, car je ne crois pas qu'on a dit clairement lors de la dernière séance qu'il en était ainsi. Je crois qu'il y a divergence chez les honorables députés et peut-être aussi chez certains conseillers du ministre et je ne crois pas que le procès-verbal indique clairement que l'aéroport n'existerait pas dans ce cas.

**M. McRae:** J'aimerais invoquer le Règlement, si vous le permettez; très certainement, je ne suis pas convaincu que si la Couronne refuse de payer l'argent pour ces terrains, que ceci signifie l'abandon de cet aéroport. Il s'agit très certainement d'obligations qui n'auraient pas été remplies mais ceci n'a rien à voir avec le fait que l'aéroport puisse être construit ou non. Ceci veut simplement dire que vous n'indemnisez pas les propriétaires des terrains.

Des voix: Bravo.

**Le président:** Allez-y, monsieur Harney.

**M. Harney:** Il va sans dire, monsieur le président, qu'il ne s'agissait pas là de questions de règlement. Si les députés ne sont pas d'accord avec mon point de vue, ils peuvent l'être mais pour le moment, mais l'opinion, qu'elle soit fausse ou juste est recevable.

Il n'y a pas de doute qu'il y a un certain nombre d'intéressés qui acceptent d'être expropriés, qui désirent être expropriés et un bon nombre de gens qui ne souhaitent pas être expropriés. Je me demande si le ministre ne consentirait pas à observer ce fait très simple de même que le fait cité la dernière fois par le ministre: que rien ne sera fait à l'aéroport avant que la commission d'enquête n'ait terminé son travail et fait rapport: qu'aucune planification n'aura lieu des installations parce que le ministère n'est pas fixé concernant la nature précise du projet.

Autrement dit, vu ces trois faits, rien ne peut être fait ou ne sera fait, rien n'est proposé avant que la commission d'enquête fasse rapport définitivement l'année prochaine. Compte tenu que certaines personnes ne veulent pas être expropriées maintenant, le ministre pourrait-il conseiller, suggérer ou recommander à son homologue des Travaux publics que si des sommes sont accordées par le Parlement pour cette expropriation, elles doivent être consacrées au déplacement des personnes qui veulent être expropriées mais ne le sont pas présentement. Soit suspendre l'expropriation dans le cas des personnes qui ne la désirent pas. Cela indiquerait au moins à ces personnes de façon concrète qu'elles ne seront pas déplacées avant que la commission d'enquête ait produit son rapport.

**M. Marchand (Langelier):** Si le président le permet, j'aimerais élucider ce point. Il me semble important et n'a pas encore été éclairé.

Vous savez de quelle façon nous procédons d'ordinaire au sujet des aéroports, de quelle façon nous avons procédé pour Ste-Scholastique près de Montréal. Nous avons simplement exproprié et informé les gens qu'il était bien malheureux que cela se fasse mais que nous avions besoin des terrains, et nous avons commencé à construire les



## [Texte]

a reaction we did not foresee. I will not hide it. People not only from one side but from all sides said they did not think it was a good decision.

We could of course set up a board of examination as provided for, but at the same time we could start building a runway, start expropriating property. Not only could we start expropriating but could say: Good-bye we want the house. So it means that even if we had this board, after a year the whole land would have been cleared up and the people moved out. At the same time we would have been waiting for the result of the board which would have been a joke.

Therefore, this is why we said, and I restate, we do not want to do anything that physically will prejudice the decision or the recommendation of the board. That means we are not going to build the runways; we are not going to construct any kind of buildings on this piece of land.

Probably this point has not been clarified: what about the people? It is good for the land but what about the people? There are those who accept expropriation. Not only do they accept it but a certain number wish to be expropriated for evident economic reasons: they want the money.

That is the group we are wondering about at this moment. If we are placed by this Committee of the House in the position where people have been expropriated and we do not have the money to pay them, we have a problem, you have a problem, everybody has a problem.

Then you have the other group. They do not want to be expropriated and do not need the money. What are we going to do? We can make an offer and say: if you are not satisfied go to court and let the court decide. That means we complete the procedure.

What I can say tonight that I have not said up to now is that for this group we are not going to take any compelling step. That means if they say we do not want to be expropriated, we are not going to tell them to go to court for a decision by the court. We will say: let us wait until the board of examination has made a decision.

We are going to maintain the status quo, not only as far as the land is concerned, but as far as the people are concerned except if there is perfect agreement between the parties, the department and the individual. So if somebody wants to be expropriated, well it is done and done according to the law. They want the money; let us give them the money and that is all. For those who do not want to, we will say, "Well, all right, let us wait; let us not create a situation where you will be compelled to move or placed in an unfair position. Let us maintain the *status quo*."

• 2050

As far as people and the land are concerned, until we have the recommendation of the board, we will not move at all. The only thing that we can do is hire a team to study a certain number of things. The board itself will be interested in the study of a number of things, so the department can study the nature of the soil, for example. This will not disturb anybody. But we will not change the physical environment of those lands in the Pickering region that we have expropriated. Is that clear?

**Mr. Harney:** That is very clear to me, Mr. Chairman. Of course, a statement by a minister in a committee is not law

## [Interprétation]

pistes d'atterrissage. Dans le cas de Pickering, c'est différent; c'est un cas tant soit peu semblable à celui de Sea Island à Vancouver. Il y a eu de l'opposition que nous n'avions pas prévu. Je ne le cache pas. Des gens ont déclaré de part et d'autre que la décision n'était pas judicieuse.

Nous pourrions certainement instituer une commission d'examen comme cela est prévu, mais nous pourrions aussi commencer à construire les pistes d'atterrissage, et à exproprier. Non seulement pourrions-nous commencer l'expropriation, mais nous pourrions simplement dire que nous avons besoin de la maison. Cela veut dire que même si nous instituons cette commission, au bout d'une année, tout le terrain devra être déblayé et les gens déplacés. En même temps, nous aurons attendu les résultats de la commission et ce sera pure plaisanterie.

Par conséquent, nous avons donc déclaré et redéclaré que nous ne voulons rien faire des installations physiques susceptibles de porter atteinte à la décision ou à la recommandation de la commission. Cela veut dire que nous ne construirons pas de piste d'atterrissage; nous ne construirons aucun bâtiment sur ce terrain.

Il est possible que ceci n'ait pas été rendu très clair. Que dire des gens? Cela va pour la mise en valeur mais que sera le sort des gens? Il y a ceux qui acceptent l'expropriation. Non seulement l'acceptent-ils, mais certains la désirent pour des raisons économiques évidentes: Ils veulent l'argent.

C'est le groupe qui nous préoccupe présentement. Si le comité de la Chambre nous met en position de ne pouvoir payer les gens expropriés, nous aurons un problème à surmonter; vous avez vos problèmes, nous avons les nôtres; tous ont des problèmes.

Puis il y a l'autre groupe, celui qui ne veut pas être exproprié et qui n'a pas besoin d'argent. Que ferons-nous? Nous pouvons faire une offre et s'ils ne sont pas satisfaits recourir à la justice qui décidera de la manière de procéder.

Ce que je puis affirmer ce soir et que je n'ai pas encore dit, c'est que nous ne ferons rien pour forcer ce groupe à consentir. Cela veut dire que s'ils ne veulent pas être expropriés, nous ne leur proposerons pas de règlement en cours. Nous leur dirons simplement que nous attendrons la décision de la commission d'examen.

Nous allons maintenir le statu quo, non seulement en ce qui concerne le terrain mais en ce qui concerne les gens sauf accord parfait entre les parties, entre le ministre et le particulier. Ceux qui veulent être expropriés le seront conformément à la loi. Ils veulent l'argent; nous leur donnerons l'argent et ce sera fini. Ceux qui ne veulent pas

être expropriés devront attendre; nous n'avons pas l'intention de créer une situation qui les obligerait à se déplacer ou qui ne serait pas équitable. Nous maintiendrons le statu quo.

Nous ne ferons rien concernant le terrain ou ceux qui l'occupent avoir d'avoir obtenu la recommandation de la commission. Ce que nous pouvons faire, c'est engager une équipe pour étudier certains aspects de la question. La commission elle-même voudra examiner divers aspects du projet, et le ministère pourrait étudier la nature du sol par exemple. Cela ne dérangera personne. Mais nous ne changeons rien à l'environnement de la région de Pickering que nous avons expropriée. Est-ce clair?

**M. Harney:** Cela est très clair quant à moi, monsieur le président, cependant, une déclaration du ministre en

[Text]

but it certainly is a very clear undertaking and one which I accept.

**Mr. Marchand (Langelier):** It may change, but if it does change I will not be the Minister of Transport. All right?

**Mr. Harney:** Which one will come first?

**Mr. Marchand (Langelier):** I do not know. I think I have said enough.

**Mr. Harney:** Speaking for yourself and the government of which you are a member, Mr. Minister, you are giving this committee and therefore the people involved...

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Harney:** ... in the Pickering expropriation, the assurance that if they wish to have the expropriation completed in their case it will be completed. If they do not wish to have it completed in their case for whatever reason, the proceedings in effect in legal terms will be given a hoist until such time as the committee...

**Mr. Marchand (Langelier):** It will not prejudice their right to go to appeal eventually. But they are not compelled to go now and they are not compelled by the legal delay in the law which is one year, I think, after the expropriation.

**Mr. Harney:** No.

**Mr. Marchand (Langelier):** So they will not suffer any prejudice because of the institution of this inquiry. All right?

**Mr. Harney:** Right. That is good.

**Mr. Cafik:** Mr. Chairman, may I ask a question for clarification?

**The Chairman:** Mr. Cafik.

**Mr. Cafik:** Under the Expropriation Act it seems to me that from the date they are expropriated they have a one-year period in which they can indicate their intent to go to court. I want to know if the commitment that you have made has in effect changed the terms of that law—I do not know how it could—or by what legal mechanism could we institute any procedure along that line where they would not, in fact, be prejudiced under the law in spite of what might have been said?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think we can work this out. Of course, the law is there and we cannot change it. But we can agree that those people will keep a right. I can discuss this with the Department of Justice and although I cannot give you a precise answer tonight I would like to see that those people do not lose any rights because of the delay due to the inquiry.

**Mr. Cafik:** Fine.

**The Chairman:** Mr. Danson.

**Mr. Harney:** I have some time left.

**The Chairman:** Briefly. I will give you another minute.

[Interpretation]

comité n'a pas force de loi mais c'est un engagement que j'accepte.

**M. Marchand (Langelier):** Cela pourra changer, mais s'il y a changement ce ne sera pas quand je serai ministre des Transports. Compris?

**M. Harney:** Lequel viendra en premier?

**M. Marchand (Langelier):** Je ne sais pas. Je crois en avoir assez dit.

**M. Harney:** A titre personnel et de membre du gouvernement dont vous faites partie, monsieur le ministre, vous assurez à ce Comité que les personnes intéressées...

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Harney:** ... dans l'expropriation de Pickering que l'expropriation sera accomplie si ces personnes le désirent. Si elles ne le veulent pas, pour quelque raison que ce soit, toute considération légale sera remise à l'époque où le Comité...

**M. Marchand (Langelier):** Leur droit d'appel ne sera pas lésé. Mais ils ne sont pas obligés de quitter leur propriété maintenant non plus que par le délai légal qui est d'une année après l'expropriation, il me semble.

**M. Harney:** Non.

**M. Marchand (Langelier):** Ils ne souffriront donc aucun préjudice par suite de l'institution d'une commission d'enquête. Ca va?

**M. Harney:** Ça va. C'est très bien.

**M. Cafik:** Monsieur le président, me permettez-vous une question afin d'éclairer la situation?

**Le président:** Monsieur Cafik.

**M. Cafik:** En vertu de la Loi sur les expropriations il me semble qu'à compter de la date d'expropriation une période d'une année est prévue qui permet d'exprimer l'intention de recourir à la justice. Je voudrais savoir si l'engagement que vous avez pris modifie cette loi—je ne vois pas comment cela serait—ou quel est le rouage légal que nous pourrions introduire en ce sens et qui fasse que les intéressés ne soient pas lésés en conformité de la Loi malgré ce qu'on aurait pu en dire?

**M. Marchand (Langelier):** Nous l'aplanissons. Naturellement, la loi existe et nous ne pouvons rien y changer. Mais nous pouvons nous entendre avec ces personnes en vue de sauvegarder leurs droits. Je puis en discuter avec le ministère de la Justice et bien que je puisse vous répondre de façon précise ce soir, je tiens à m'assurer que ces personnes ne seront pas lésées à cause de délai de l'enquête.

**M. Cafik:** Très bien.

**Le président:** Monsieur Danson.

**M. Harney:** Il me reste du temps.

**Le président:** Très peu. Je vous accorde encore une minute.



[Texte]

**Mr. Marchand (Langelier):** But I do not want them to gain any rights by that.

**Mr. Harney:** Begging your indulgence, Mr. Chairman, the time was taken up by Mr. Cafik.

**The Chairman:** No.

**Mr. Harney:** No? I have been watching the clock too. I have just one point, Mr. Chairman. Should ultimately the board recommend that we not proceed with the airport, should the ministry and the government at the time accept that recommendation—this is in the realm of possibility, even if you were still Minister, Mr. Minister—but in any event...

**Mr. Marchand (Langelier):** At this moment, Mr. Harney, I think it would be really a political and a governmental decision and I will not tell you. I know that those who are opposed to the airport will have a very strong argument; this I know.

**Mr. Harney:** Mr. Chairman, should this happen, then it is clearly still possible, particularly under Section 18 of the Expropriation Act, to abandon the whole expropriation project. The powers are given there and since you have paid off certain persons, you would have an awful lot of land. What you will do with that land is another question; it is very expensive land for other purposes. But we all have to pay for the egg on our faces.

• 2055

**Mr. Marchand (Langelier):** If the government decides, because the land has been expropriated and it is now ours...

**Mr. Harney:** Is it paid for yet?

**Mr. Marchand (Langelier):** The transactions are not completed, but we have the land. If for one reason or another after a year, say, we decide not to build an airport there—if, as I was thinking out loud during dinner tonight, they found a way to land a DC-8 in 100 feet—of course it would change the whole picture. Anything is possible. So if we decide not to build the airport, what are we going to do with this piece of land? We would have to discuss with the provincial government and with the municipalities what would be the best thing to do. I cannot tell you now. We could decide to try to sell it back to the individuals we bought it from, or sell it to the provincial government or make a park out of it. It would be strictly a political decision with a capital "P".

**The Chairman:** Mr. Danson.

**Mr. Danson:** Thank you, Mr. Chairman. Many of the questions I have on my paper have been asked but they need some clarification. The most important was the Minister's last statement regarding the right of people to remain on a sort of hands-off basis until the board of inquiry has completed its work and submitted its report and the government has made its decision. We are assured they remain in this position without prejudice to the rights of appeal under the Expropriation Act.

But the value of the property is extremely important to these people, Mr. Minister. They have been expropriated under an existing act and the value has been virtually frozen as of October 30. They could stay there presumably another year and a half or so, then go through a negotiation procedure which could take another year, and still

[Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** Mais je ne veux pas qu'à cause de cela ils acquièrent de nouveaux droits.

**M. Harney:** Je sollicite votre indulgence, monsieur le président: le temps a été pris par M. Cafik.

**Le président:** Non.

**M. Harney:** Non? J'ai suivi l'horloge moi aussi. Je n'ai qu'un point à soulever, monsieur le président. Si la commission en fin de compte recommande que nous n'approuvions pas l'aérogare, est-ce que le ministère et le gouvernement devront accepter la recommandation—c'est toujours possible même si vous êtes encore ministre, monsieur le ministre—mais, en tout état de cause...

**M. Marchand (Langelier):** A ce moment, monsieur Harney, je pense qu'il s'agirait d'une décision purement politique et gouvernementale et je ne vous dirai rien. Je sais que ceux qui s'opposent au projet auront un puissant argument, j'en suis persuadé.

**M. Harney:** Monsieur le président, si cela se produisait, il serait encore nettement possible en vertu de l'article 18 de la Loi sur les expropriations, d'abandonner le projet d'expropriation. Les pouvoirs y sont conférés et, puisque vous avez dédommagé certaines personnes, vous auriez une masse de terrain. Ce que vous ferez de ce terrain est une autre question; c'est un terrain de grande valeur à d'autres fins. Mais ça coûte cher à tout le monde pour sauver la face.

**M. Marchand (Langelier):** Si, puisque les terres ont été expropriées, le gouvernement décide qu'elles le lui appartiennent maintenant...

**M. Harney:** Les a-t-on déjà payées?

**M. Marchand (Langelier):** Les transactions ne sont pas encore terminées mais nous possédons déjà les terres. Si après un an, pour une raison ou pour une autre, nous décidons par exemple de ne pas construire l'aéroport, si, comme je le pensais à haute voix au cours du dîner de ce soir on trouvait moyen de faire atterrir un DC-8 sur une distance de 100 pieds, cela pourrait bien sûr changer l'ensemble du tableau. Tout est possible. Si donc nous décidons de ne pas construire l'aéroport qu'advient-il de ces terres? Nous devons discuter avec le gouvernement provincial et avec les municipalités de la meilleure solution à adopter. Mais je ne peux pas en dire plus pour l'instant. Nous pourrions essayer de revendre les terres aux particuliers auprès desquels nous les avons achetées ou encore de les vendre au gouvernement provincial, ou peut-être encore d'en faire un parc. Ce serait dès lors une décision d'ordre strictement politique, avec un grand «P».

**Le président:** Monsieur Danson.

**M. Danson:** Merci, monsieur le président. Bon nombre des questions que j'avais consignées sur le papier ont déjà été posées mais certaines précisions sont néanmoins nécessaires. La plus importante concerne la dernière déclaration faite par le ministre qui a parlé du droit qu'avaient les gens de rester chez-eux jusqu'à ce que la Commission d'enquête ait terminé ses travaux et présenté son rapport et jusqu'à ce que le gouvernement ait pris sa décision. On nous assure que ces gens bénéficieraient du statu quo sans que leur soit refusé le droit d'interjeter Appel en vertu de la Loi sur les expropriations.

Mais, pour ces gens, la valeur de leur propriété est extrêmement importante, monsieur le ministre. Ils ont été expropriés en vertu d'une loi existante et la valeur de leur propriété a virtuellement été gelée au 30 octobre. Il se peut

[Text]

settle for the value at January 30, 1973. This would leave them very little to deal with on the home-for-a-home principle under the Expropriation Act. Would there be some leniency there on the part of the Department of Public Works?

**Mr. Marchand (Langelier):** I said a few minutes ago that we will do all we can and will work with Justice and our own specialists to see how we can avoid the loss of any rights by those people. But I do not think they should profit by gaining new rights. If somebody decided to install a swimming pool in the meantime and then expected us to pay \$100,000 we would have the normal recourse to the law, to the courts. I do not think we can give them more rights than the others who accepted expropriation now.

**Mr. Danson:** The only thing these people are asking for, Mr. Minister, and the only thing I am asking for assurance on, is that the principle of a home-for-a-home would still apply.

**Mr. Marchand (Langelier):** This is what the court is supposed to do. I am not going to make a judgment in place of the court, but I think we have to take into account the normal things that will have happened in the meantime. I think this is what the court normally would do. It would be very unjust to those who accepted expropriation now to adopt a completely different set of rules for those who opposed it. I do not think I can take this responsibility. But I think the court would take into account all the normal things that have happened in the meantime.

**Mr. Danson:** All I am asking is that there be no special privilege, no additional privileges, but equal privileges. The importance of this is the fair market value and the home-for-a-home principle.

**Mr. Marchand (Langelier):** We do not want them to lose any rights or privileges but we do not want them to gain any rights or privileges on account of the delay, that is all. I think that is fair.

**Mr. Danson:** Thank you, Mr. Minister. Mr. Chairman, Mr. Cafik and I are not normally on this Committee. We are here because our constituents are affected more than any others. I think we are properly concerned and perhaps we did ask for a little bit of leeway on account of that. I think you have been very fair in considering that, Mr. Chairman. However, what concerns me is the people such as Mr. Cafik and I deal with day to day, people who are not only being disrupted in their lifestyle, but for most of them it is their principal asset.

[Interpretation]

que ces gens restent chez-eux pendant encore un an ou un an et demi, qu'il y ait ensuite une procédure de négociation qui pourrait durer encore une année supplémentaire, et que tout soit réglé sur la base de la valeur établie au 30 janvier 1973. L'argent qu'ils en retireraient leur permettrait difficilement d'acquérir une propriété identique selon le principe établi par la Loi sur les expropriations. Le ministère des Travaux publics fera-t-il à ce moment preuve d'une certaine indulgence?

**M. Marchand (Langelier):** J'ai dit il y a quelques instants que nous ferions tout ce qui est en notre pouvoir et que nous ferons travailler en collaboration nos spécialistes avec ceux du ministère de la Justice afin de voir comment nous pouvons éviter de faire perdre de certains de leurs droits à ces gens. Mais je ne pense pas que ceux-ci doivent en profiter pour acquérir des droits supplémentaires. Si quelqu'un décide sur ces entrefaites de se faire construire une piscine et nous demande de payer \$100,000, il est certain que nous pourrions recourir aux dispositions législatives appropriées et porter la clause devant les tribunaux. Je ne pense pas que nous devrions donner à ces gens plus de droit qu'à ceux qui ont déjà accepté les modalités d'expropriation.

**M. Danson:** Ces gens ne demandent qu'une seule chose, monsieur le ministre, et je tiens à ce que cela soit bien précisé, c'est que le principe législatif du remplacement par une propriété semblable reste d'application.

**M. Marchand (Langelier):** C'est ce que le tribunal est censé faire. Je ne veux pas prononcer de jugement et me substituer au tribunal, mais je crois que nous devons tenir compte de tout ce qui s'est produit sur ces entrefaites. C'est ce que le tribunal ferait normalement. Il serait tout à fait injuste à l'égard de ceux qui ont déjà accepté les modalités d'expropriation d'adopter maintenant un ensemble de règles totalement différentes pour les gens qui ont refusé ces mêmes modalités. Je ne pense pas pouvoir assumer cette responsabilité. Mais je crois que le tribunal tiendra compte de tous les événements normaux qui se sont produits entre-temps.

**M. Danson:** Tout ce que je demande c'est qu'on ne donne pas particulièrement des privilèges spéciaux, des privilèges supplémentaires, mais qu'on donne à tous les mêmes privilèges. Ce qui est important ici c'est la juste valeur marchande et la possibilité de remplacer la propriété par une propriété similaire.

**M. Marchand (Langelier):** Nous ne voulons pas que qui que ce soit perde des droits ou des privilèges mais nous ne voulons pas non plus que qui que ce soit puisse acquérir des droits ou des privilèges supplémentaires en profitant de l'ampleur de la procédure, voilà tout. Je crois que ce n'est que juste.

**M. Danson:** Merci monsieur le ministre. Monsieur le président, M. Cafik et moi-même ne faisons pas normalement partie du comité. Nous sommes présents car nos commettants sont tout particulièrement touchés par le problème. Je crois que nous nous préoccupons de la chose à juste titre et nous avons donc demandé une certaine latitude justement à ce sujet. Vous avez été extrêmement aimable en voulant bien en tenir compte, monsieur le président. Cependant, ce qui me préoccupe c'est que M. Cafik et moi-même notamment traitons directement avec

l'homme de la rue qui non seulement est obligé de changer de mode de vie, mais également voit son principal bien, du moins dans la plupart des cas, menacer.



## [Texte]

There are speculators there and there are business people there who can make adjustments, not all easily, but this is a traumatic experience for them. There has been a great deal of unsettling procedure going on, some of it necessary, some of it not necessary, and these people must know where they stand.

What concerns me about the motion before the Committee, Mr. Chairman, is that the proponent of it, I think represents not the people who are being expropriated, but those who are not being expropriated. This is terribly important and I think the Committee should understand this.

In my constituency I do not have as many people being expropriated as does Mr. Cafik, but I have many more people who will be living in the area and will be affected if an airport is built, and they are concerned about the consequences of an airport. However, at this time, we are really concerned about those people who are being expropriated and who do not know where they stand. I would say those people who are under the expropriation would not support this motion. They want to know where they stand. It must be clarified.

I think the Minister's statement was a great help, an extremely important help, but the motion could really penalize these people who are under threat of expropriation. It would not penalize the others, not the people who may be properly concerned, Mr. Minister, about airports and about the whole quality of life in that area because they are different and their concerns are different than those who are being expropriated.

If this motion were passed—and I think in view of your statement this might have some bearing on how I feel about it—would there actually be funds available in the revolving fund to which, I think, Mr. Atkey referred, to buy out those who wish to sell on a voluntary basis?

**Mr. Marchand (Langelier):** I am not a legal advisor, as you know, and I do not intend to become one, but I have been advised by those who specialize in law that we will not have the money. We will have to dissolve the team which will work with the examination board and we will not have the money to pay all those who have been expropriated. This is what it means.

**Mr. Atkey:** Do you have any money? If that is the position you will have no money to pay those expropriated.

**Mr. Marchand (Langelier):** Not enough to maintain the team, to have the examination board do its work properly and to pay all the ...

**Mr. Atkey:** Just \$56 million plus your interim supply.

**Mr. Marchand (Langelier):** I do not know the exact figures. Do you have any figures in mind, Mr. Stoner?

**Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister, Department of Transport):** I think only interim supply would apply.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

## [Interprétation]

Il y a des spéculateurs et des hommes d'affaires qui peuvent procéder à des ajustements, pas toujours facilement, mais il s'agit pour ces gens d'une expérience traumatisante. Bon nombre de procédures ont été seulement entamées, certaines se révélaient nécessaires et d'autres non, et ces gens doivent maintenant savoir où ils en sont.

Ce qui me préoccupe à propos de la motion dont est saisi le comité, monsieur le président, c'est que son parrain ne représente pas je crois les expropriés, mais plutôt les gens qui ne le sont pas. C'est extrêmement important et je crois que le comité aimerait bien comprendre cet élément.

Il y a moins d'expropriés dans ma circonscription que dans celle de M. Cafik, mais, dans la mienne, un nombre bien plus important de personnes vivront dans la région de l'aéroport et seront donc affectées par sa construction et ces gens se préoccupent de toutes les conséquences que pourrait avoir cette construction. Pour l'instant cependant, nous nous soucions surtout des personnes expropriées qui ne savent pas où elles en sont. Je pense que ces personnes n'appuyeraient pas la motion. Elles veulent savoir où elles en sont. Il faut bien préciser les choses.

A mon avis, la déclaration du ministre a été extrêmement utile, extrêmement importante même, mais la motion pourrait avoir pour conséquence de pénaliser les gens qui sont menacés d'expropriation, sans pour autant pénaliser les autres, ceux qui pourraient être intéressés, monsieur le ministre, par cette question des aéroports et par la qualité de la vie dans les environs des aéroports car il s'agit de problèmes différents et de secteurs de préoccupation différents de ceux qui affectent les personnes qui vont être expropriées.

Si la motion est adoptée—et dans le cadre de votre déclaration je crois que cela pourrait influencer ma propre façon de voir les choses—le fonds renouvelable qui a été évoqué je crois par M. Atkey pourrait-il servir à payer les propriétaires qui sont disposés volontairement à vendre?

**M. Marchand (Langelier):** Comme vous le savez, je ne suis nullement un conseiller juridique et j'ai encore moins l'intention d'en devenir un, mais certains spécialistes m'ont dit que nous n'aurions pas l'argent nécessaire à cette fin. Nous allons devoir dissoudre l'équipe qui travaille en collaboration avec la commission d'étude et nous n'aurons pas suffisamment d'argent pour payer toutes les expropriations. Voilà ce que cela signifie.

**M. Atkey:** Avez-vous au moins des crédits? Car si c'est là la situation, vous n'aurez pas assez d'argent pour payer toutes les expropriations.

**M. Marchand (Langelier):** Nous n'en avons pas assez pour conserver l'équipe, pour permettre à la commission d'étude de poursuivre convenablement ses travaux et pour payer tous ...

**M. Atkey:** Vous n'avez que \$56 millions plus vos crédits provisoires.

**M. Marchand (Langelier):** Je ne connais pas les chiffres exacts. Avez-vous des chiffres en tête, monsieur Stoner?

**M. O. G. Stoner (sous-ministre des Transports):** Je crois que seuls les crédits provisoires seraient d'application.

**M. Marchand (Langelier):** C'est exact.

[Text]

**Mr. Stoner:** This is the only item that is earmarked . . .

**Mr. Danson:** I am concerned, Mr. Chairman, because from the study I have done due to my interest in this motion, as well as having talked about it for quite some time and consulted a lot of people on it, it would appear that in fact there would not be money available to those people which, I think, would leave them in a very uncertain state. The proposition you put forward to us would leave that flexibility.

**Mr. Atkey:** The Minister said \$20.5 million. He has admitted that already. That is quite a substantial amount of money.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, but the problem is whether that \$20 million will be enough to pay all those who have agreed to be expropriated and to have this board of examination . . .

**Mr. Atkey:** Perhaps you could tell Mr. Danson if that \$20 million would be sufficient to settle with all of those people who want to sell.

**Mr. Marchand (Langelier):** If you asked me the question I would say, no.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, on a point of order. If all those who have already spoken keep interjecting, those of us who have names on the list will never get a chance to speak. I think it is important that as many of us as possible have a chance to say something tonight.

**The Chairman:** I agree with you, Mr. Guay, and your point is taken. Go ahead, Mr. Danson.

**Mr. Danson:** Mr. Marchand, is there some question in your mind whether the revolving fund would be available? The information I have is that it would not be available, but is it possible it would be available?

**Mr. Marchand (Langelier):** No, only the supplementary that would have been voted three-twelfths of the amount, which would amount to about \$20 million.

**Mr. Danson:** Is there any way of knowing at this stage of the game if \$20 million would be sufficient to acquire the property of those who want to be expropriated?

**Mr. Marchand (Langelier):** I am advised that it will not be enough, that we will have to dissolve the team and we will not be able to pay all those who have accepted to be expropriated and want to be expropriated.

**Mr. Danson:** Right.

There is another point that came up for clarification which Mr. Stevens asked about relating to the length of the inquiry, which certainly left me confused. The twelve months to which you referred, I presume, would be from the time the board was established. Without being rigid on the twelve months, as we said, it would be from the time . . .

**Mr. Marchand (Langelier):** This is what was intended, otherwise it would be nonsense because you could set up a board, say, in November and because it is the eleventh month, the report must be made by the twelfth month. The intent was to have 12 months from the moment the board was constituted.

[Interpretation]

**M. Stoner:** C'est le seul poste qui soit affecté . . .

**M. Danson:** La question me préoccupe, monsieur le président, car l'étude que j'ai effectuée étant donné le fait que cette motion m'intéresse et que j'ai déjà discuté pas mal de la question avec bon nombre de gens, il semblerait en fait qu'il n'y aurait pas assez d'argent pour payer tous ces gens, ce qui les laisse donc dans l'incertitude. La proposition que vous nous avez formulée garderait cette souplesse.

**M. Atkey:** Le ministre a parlé de \$20.5 millions. Il a déjà reconnu ce chiffre. Il s'agit d'un montant assez important.

**M. Marchand (Langelier):** C'est exact, mais le problème est de savoir si ces \$20 millions suffiront à payer tous ceux qui ont accepté les modalités d'expropriation et pour que la commission d'étude . . .

**M. Atkey:** Vous pourriez peut-être dire à M. Danson si ces \$20 millions suffiraient à régler le cas de toutes les personnes qui sont disposées à vendre.

**M. Marchand (Langelier):** Si vous me poser la question, je dois vous répondre non.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Si tous ceux qui ont déjà pris la parole continuent à intervenir, ceux d'entre nous dont le nom figure sur votre liste n'auront jamais la possibilité de poser leurs questions. Je crois qu'il est important que le plus grand nombre possible d'entre nous ait la possibilité de prendre la parole ce soir.

**Le président:** Je suis d'accord avec vous, monsieur Guay, et votre rappel au Règlement est pertinent. Continuez, monsieur Danson.

**M. Danson:** Monsieur Marchand, à votre avis, le fonds de roulement pourrait-il être utilisé? Selon mes renseignements, ce n'est pas le cas, mais est-il possible qu'on puisse y avoir recours?

**M. Marchand (Langelier):** Non, seul le crédit supplémentaire qui aurait été voté, c'est-à-dire les trois douzièmes d'une somme qui se monterait à \$20 millions environ.

**M. Danson:** Est-il possible de savoir pour l'instant si \$20 millions suffiraient pour acquérir les biens de tous ceux qui veulent être expropriés?

**M. Marchand (Langelier):** On me dit que non, que nous devrions dissoudre l'équipe et que nous ne serons pas en mesure de rembourser tous ceux qui ont accepté d'être expropriés et qui désirent l'être.

**M. Danson:** Parfait.

J'aimerais également quelques précisions à propos d'une question posée par M. Stevens à propos de la longueur de l'enquête. Je ne m'y retrouve pas très bien. Les douze mois dont vous avez parlé commenceraient je suppose à partir de la création de la commission. Sans considérer cette échéance de manière trop rigide, comme nous l'avons dit, la période commencerait . . .

**M. Marchand (Langelier):** C'était là le but. Si nous faisons le contraire, ce serait illogique car on pourrait très bien créer une commission en novembre par exemple et l'obliger à présenter son rapport le mois suivant, puisque novembre est le onzième mois de l'année. Nous avions pour but en fait de calculer la période de douze mois à partir de la création de la commission.



[Texte]

**Mr. Danson:** Right.

**Mr. Marchand (Langelier):** The problem is to have this board constituted and have it in operation, say, in a few weeks if it is possible.

• 2105

**Mr. Danson:** The board, as you know, Mr. Minister, has been of considerable interest to me and I think it is critical to the outcome of this whole process. The integrity of the board, and acceptability of the board, I think brings in the whole question of consultation with the Province of Ontario. Have you any indication that your view of what the board should be is also held by the Province of Ontario?

**Mr. Marchand:** Up to now I have had no indication. We have a general agreement with the Government of Ontario that we will consult with them on the constitution of the board and on the terms of reference. We have had no opportunity to have a real discussion. They have had a document in their hands now for—I do not know—a week or ten days, so this is why I told you we cannot say they are responsible for all the delays. It would not be true. I know that Mr. Davis indicated that he has to go to London. I am ready to meet with him any time this week, but for the time being I am not accusing anybody of anything. I am just saying that we are ready to proceed and it will not be justified now to have much more delay. There might be a couple of weeks, two or three weeks delay but more than that would be abnormal.

**Mr. Danson:** Mr. Minister, I consider the consultation with the province to be extremely important because your terms of reference, the extent to which you refer to it in your statement of October 30, touch many areas of provincial jurisdiction. Those of us who are in the area know the problems of the satellite community they wish to build, Cedarwood, and things like this, which really very much affect the way people live in the area we represent and the whole Toronto region. I would urge that the broadest possible terms be agreed upon with the province. If you could not reach agreement on terms as broad as outlined in your statement of January 30, and I think they were pretty good, what would your position be then? Could we proceed on the basis of your January 30 commitment without prejudicing the position of the province and the board make its recommendations to the province?

**Mr. Marchand:** Of course I could always give the classic answer that I do not answer hypothetical questions, but the problem is, if the province says we do not want to co-operate, we are not interested, there is no doubt this is a federal responsibility and we will have to proceed.

**Mr. Danson:** Is my time up?

**The Chairman:** I am afraid so.

**Mr. Danson:** Put me down for another round.

[Interprétation]

**M. Danson:** Parfait.

**M. Marchand (Langelier):** Le problème consiste à créer la commission et à lui faire commencer ses travaux dans un délai de quelques semaines si la chose est possible.

**M. Danson:** Comme vous le savez, monsieur le ministre, cette Commission présente pour moi un intérêt considérable et, à mon avis, c'est d'elle que dépendra l'issue de toute cette question. L'intégrité de ses membres et le fait que la Commission soit ou non acceptable remet en jeu, à mon sens, toute la question de la consultation avec la province de l'Ontario. Certains éléments vous permettent-ils de penser que la conception que vous vous faites de la Commission est également celle de la province de l'Ontario?

**M. Marchand (Langelier):** Pas jusqu'à présent. Nous avons conclu un accord général avec le gouvernement ontarien au terme duquel nous allons nous consulter sur la composition de la Commission et sur son mandat. Nous n'avons pas encore eu vraiment la possibilité de discuter plus à fond. Nous leur avons soumis depuis une grosse semaine, je crois, un document et c'est pour cette raison que je vous réponds que je ne puis vraiment les accuser d'être les responsables des retards. Ce ne serait pas vrai. Je sais que M. Davis a dit qu'il devait se rendre à London. Je suis prêt à le rencontrer n'importe quand cette semaine, mais pour l'instant, je n'accuse personne de quoi que ce soit. Tout ce que je dis, c'est que nous sommes prêts à avancer et que d'autres retards ne se justifieraient plus. Il pourrait se passer deux ou trois semaines avant que nous entamions les procédures, mais il serait anormal d'attendre davantage.

**M. Danson:** Monsieur le ministre, je considère que la question de la consultation avec la province est extrêmement importante car votre mandat et la mesure dans laquelle vous en parlez dans votre déclaration du 30 octobre, abordent de nombreux secteurs qui sont du ressort provincial. Les spécialistes parmi nous connaissent les problèmes de la communauté satellite qu'on veut construire, je parle ici de Cedarwood, notamment, et les problèmes qui influencent dans une très grande mesure nos commettants qui vivent dans la région de Toronto et aux environs. Je demande donc instamment qu'un accord soit conclu avec la province portant sur un mandat aussi étendu que possible. Si vous ne parvenez pas à obtenir l'accord de la province sur les modalités que vous aviez soulignées le 30 janvier dans votre déclaration, modalités qui étaient excellentes à mon avis, quelle position adopteriez-vous? Pourrions-nous nous baser sur votre engagement du 30 janvier sans porter atteinte à la position de la province et faire en sorte que la Commission fasse ses recommandations à cette dernière?

**M. Marchand (Langelier):** Je pourrais, bien sûr, donner la réponse classique et dire que je ne peux pas répondre à des questions hypothétiques, mais le problème est que si la province refuse de coopérer et n'est pas intéressée, il ne fait aucun doute qu'il s'agit là d'une question du ressort fédéral et que le gouvernement fédéral devra procéder.

**M. Danson:** Mon temps de parole est-il écoulé?

**Le président:** J'en ai bien peur.

**M. Danson:** Voulez-vous inscrire mon nom pour le deuxième tour?

[Text]

**The Chairman:** Mr. McKenzie, were you on this motion? Mr. Stevens then.

**Mr. Stevens:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, could we explore the tack taken by certain members tonight that there will be no money in the cupboard to pay for the land? I take it the \$20.5 million now referred to in our motion as being less the amounts already granted in interim supply. Is that the \$20.5 million you are referring to?

**Mr. Marchand:** If you do not mind, I am not very strong in those matters either.

**Mr. Stoner:** I think, Mr. Stevens, the \$20.5 million was a rough calculation of the 3½ voted in interim supply.

**Mr. Stevens:** In other words, to be specific, the motion now before us states: "less amounts already granted in interim supply by Parliament."

**Mr. Stoner:** Correct.

**Mr. Stevens:** Now certain people have already told me that they have been paid. They have received their money, not necessarily through the expropriation but because they found your offer acceptable and closed the deal. Is that true? Have some people already received their money?

**Mr. Stoner:** Mr. Whitman of Public Works could probably answer that.

**The Chairman:** Will you move up to the microphone, Mr. Whitman, please?

**Mr. William F. Whitman (Director, Property Services, Department of Public Works):** Yes, Mr. Chairman, some of the owners of interests in land have already been paid in the normal process of the expropriation.

• 2110

**Mr. Marchand (Langelier):** How much; how many?

**Mr. Whitman:** I cannot tell you that; it is happening every day. In other words the process is ongoing and I presume tomorrow some more will be paid, and so on.

**Mr. Stevens:** I think, Mr. Minister, that in fairness the Committee should be given at least a rough estimate as to how much money has already been expended.

**Mr. Marchand (Langelier):** We can give you that. I have a figure here of \$4.8 million.

**Mr. Stevens:** As of what date?

**Mr. Stoner:** May 8.

**Mr. Stevens:** As of today?

**Mr. Stoner:** Yes.

**Mr. Stevens:** When was the first payment made?

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur McKenzie, deviez-vous prendre la parole au sujet de la motion? C'est donc au tour de M. Stevens.

**M. Stevens:** Merci, monsieur le président. Monsieur le président, pourrions-nous aborder maintenant l'optique prise ce soir par certains députés selon laquelle la tirelire ne contient pas assez d'argent pour payer les terres expropriées? Selon moi, les 20 millions et demi de dollars dont nous parlions dans notre motion sont imputées sur des sommes qui ont déjà été affectées par le crédit provisoire. C'est de ces 20 millions et demi de dollars que vous voulez parler?

**M. Marchand (Langelier):** Ne vous en déplaie, je ne m'y connais pas très bien moi-même.

**M. Stoner:** Je pense, monsieur Stevens, que cette somme de 20 millions et demi de dollars est le résultat du calcul assez grossier des 3/12 de la somme affectée par le crédit provisoire.

**M. Stevens:** En d'autre terme, pour être plus précis, la motion qui nous est soumise précise: «moins les montants déjà affectés par le Parlement dans le crédit provisoire».

**M. Stoner:** C'est exact.

**M. Stevens:** Mais certaines personnes m'ont déjà dit qu'elles avaient déjà été payées. Elles ont déjà reçu l'argent, non pas nécessairement par voie d'expropriation, mais parce qu'elles avaient jugé l'offre acceptable et l'avaient signée. Est-ce exact? Certaines personnes ont-elles déjà été remboursées?

**M. Stoner:** M. Whitman, représentant des Travaux publics, pourrait probablement répondre à cette question.

**Le président:** Voulez-vous vous rapprocher du micro, s'il vous plaît, monsieur Whitman?

**M. William F. Whitman (directeur, Services de l'immobilier, ministère des Travaux publics):** Oui, monsieur le président, certains propriétaires ont déjà été payés au cours du processus normal d'expropriation.

**M. Marchand (Langelier):** Combien?

**M. Whitman:** Je ne puis vous le dire; des transactions sont conclues quotidiennement. En d'autres termes, il s'agit d'un processus permanent et je suppose que demain d'autres personnes expropriées seront payées, et ainsi de suite.

**M. Stevens:** Je pense, monsieur le ministre, qu'en toute équité, le Comité devrait disposer au moins d'une estimation approximative des sommes qui ont déjà été dépensées.

**M. Marchand (Langelier):** Nous pouvons vous la donner. J'ai ici le chiffre de 4.8 millions de dollars.

**M. Stevens:** A quelle date?

**M. Stoner:** Au 8 mai.

**M. Stevens:** Aujourd'hui donc?

**M. Stoner:** Oui.

**M. Stevens:** Quand le premier paiement a-t-il été effectué?



[Texte]

**Mr. Stoner:** I think subsequent to April 30. I believe the first payment would have been at the beginning of May, under the law.

**Mr. Stevens:** So you are saying then that \$4.8 million has been put out in eight days.

**Mr. Stoner:** Yes, that is right.

**Mr. Stevens:** Mr. Chairman, I hope the long stunned silences do not eat up my time. I cannot help it if they have not done their homework.

**The Chairman:** Do you have another question?

**An hon. Member:** It takes time.

**Mr. Stevens:** In eight days. All right, Mr. Minister...

**Mr. Marchand (Langelier):** Wait a minute...

**Mr. Stoner:** I think it might be useful for the Committee to know that there were 28 owners who have been paid; the rest of the money is in mortgages.

**Mr. Stevens:** Twenty-eight owners; the rest is in mortgages. But you have put out \$4.8 million in eight days.

**Mr. Stoner:** Roughly the settlement has been to 28 people.

**Mr. Stevens:** Right. Mr. Minister, could you identify for me a figure that was cleared through previous estimates totalling \$14 million in land acquisition estimates. What was the money used for? I am referring to an estimate of \$5 million in the year 1970-71 and of \$9 million in the fiscal year 1972-73—all with reference to International No. 2 in Toronto.

**Mr. Stoner:** Mr. Stevens, under the revolving fund the money is not drawn down until it is required. That is the purpose of the revolving fund; the money is drawn down as required for an item which is voted and earmarked by Parliament.

**Mr. Atkey:** What does that mean?

**Mr. Stoner:** You do not draw the money and pay interest on it unless you need it.

**Mr. Stevens:** No, but, Mr. Minister, my question was, what was done with the \$14 million? Where is it?

**An hon. Member:** Who got paid?

**Mr. Stoner:** Nobody got paid.

**Mr. Stevens:** But, where is the money?

**Mr. Stoner:** the money is in the Consolidated Revenue Fund and is drawn down as the government requires it. That is the purpose of the revolving fund.

**Mr. Stevens:** Mr. Minister, could I then simply add a question: Is it still available? Is that \$14 million still available?

[Interprétation]

**M. Stoner:** Après le 30 avril je crois. Je pense que le premier paiement devait être effectué au début du mois de mai, conformément à la Loi.

**M. Stevens:** Vous dites donc 4.8 millions de dollars dépensés en huit jours.

**M. Stoner:** C'est bien exact.

**M. Stevens:** Monsieur le président, j'espère que les longues périodes de silence sont décomptées de mon temps de parole. Je n'y suis pour rien si les témoins n'ont pas fait leurs devoirs.

**Le président:** Avez-vous une autre question?

**Une voix:** Il en faut du temps.

**M. Stevens:** En huit jours. Très bien, monsieur le ministre.

**M. Marchand (Langelier):** Un instant.

**M. Stoner:** Il serait je pense utile que le Comité sache que vingt-huit propriétaires ont été payés; le reste de la somme est constitué par des hypothèques.

**M. Stevens:** Vingt-huit propriétaires; et le reste en hypothèques. Mais vous avez dépensé 4.8 millions de dollars en huit jours.

**M. Stoner:** De façon approximative, vingt-huit cas ont été réglés.

**M. Stevens:** Parfait. Monsieur le ministre, pouvez-vous me donner des précisions quant au chiffre de 14 millions de dollars qui avait été prévu dans le budget précédent au chapitre de l'acquisition de terres. A quelle fin cette somme a-t-elle été utilisée? Je veux parler ici d'un crédit de 5 millions de dollars pour l'année 1970-1971 et d'un crédit de 9 millions de dollars pour l'année financière 1972-1973—qui tous deux visaient l'aéroport international numéro 2 de Toronto.

**M. Stoner:** Monsieur Stevens, dans le cadre du fond renouvelable, aucune somme n'est prélevée à moins qu'elle ne se révèle nécessaire. C'est là l'objet du fonds renouvelable; les crédits sont prélevés au fur et à mesure qu'ils se révèlent nécessaires pour un poste qui est voté et désigné par le Parlement.

**M. Atkey:** Qu'est-ce que cela signifie?

**M. Stoner:** On ne prélève aucune somme et l'intérêt couru est payé jusqu'à ce qu'on en ait besoin.

**M. Stevens:** En fait, monsieur le ministre, je vous ai demandé ce qu'on avait fait avec ces 14 millions de dollars. Où sont-ils passés?

**Une voix:** Qui a été payé?

**M. Stoner:** Personne n'a été payé.

**M. Stevens:** Mais où est l'argent?

**M. Stoner:** Il se trouve dans le fonds du revenu consolidé et des sommes sont prélevées au fur et à mesure des besoins du gouvernement. C'est le but du fonds renouvelable.

**M. Stevens:** Monsieur le ministre, j'aimerais ajouter une question supplémentaire: ces crédits sont-ils toujours disponibles? Ces 14 millions de dollars sont-ils toujours là?

[Text]

**Mr. Stoner:** For purposes earmarked by Parliament.

**Mr. Stevens:** Yes. Which is Pickering International No. 2.

**Mr. Stoner:** If that is so identified by Parliament.

**Mr. Stevens:** Yes.

**Mr. Stoner:** If you notice in the current...

**Mr. Stevens:** Is it fair then, Mr. Minister, to say that in addition to the \$20.5 million, there is another \$14 million in the fund?

**Mr. Marchand (Langelier):** If I were in your seat, this is the question I would have put.

**Mr. Stevens:** I am doing your job for you, Mr. Minister.

**Mr. Stoner:** Could I reply to that? If you look at the current estimates, you have the amount of \$82 million identified for land. This is the amount that is expected to be spent in 1973-74 and really I think Public Works can only spend money within the spirit and intent of an item earmarked by Parliament.

**Mr. Stevens:** To be specific, and as you suggested, Mr. Minister, from the question you would have asked, would you kindly ask it then?

**Mr. Marchand (Langelier):** You want to know if the \$14 million is added to the \$20 million we referred to...

**Mr. Stevens:** Right.

**Mr. Marchand (Langelier):** ... a few minutes ago. This is the problem. That means that instead of having only \$20 million, actually we have \$34 million, is that fair enough?

**Mr. Stoner:** It would be a question of whether or not by deleting this item you were deleting the intention for land acquisition.

**Mr. Atkey:** This is Vote L30, this year only.

**Mr. Stoner:** Right.

• 2115

**Mr. Stevens:** Mr. Chairman, we have been lucky so far. We have found another \$14 million that might be used.

**Mr. Marchand (Langelier):** I am not sure we found it.

**Mr. Stevens:** Could I try again? Mr. Minister, there is some \$56 million in surplus in the revolving fund. Could that money not be used for land acquisition? I am referring to the surplus.

**Mr. Stoner:** The money that can be drawn down in any year can only be the amount that is voted by Parliament in the estimates, in the vote.

[Interpretation]

**M. Stoner:** Oui, mais pour les rubriques désignées par le Parlement.

**M. Stevens:** D'accord. C'est-à-dire l'aéroport international numéro 2 de Pickering.

**M. Stoner:** Si c'est l'objet qui avait été désigné par le Parlement.

**M. Stevens:** C'est le cas.

**M. Stoner:** Si vous voulez bien remarquer que dans l'état actuel...

**M. Stevens:** Il n'est donc que juste de dire, monsieur le ministre, qu'en plus des 20.5 millions de dollars, vous disposez encore de ces 14 millions de dollars supplémentaires.

**M. Marchand (Langelier):** Si j'étais à votre place, c'est la question que j'aurais posée.

**M. Stevens:** Je vous mâche la besogne, monsieur le ministre.

**M. Stoner:** Pourrais-je répondre? Si vous jetez un coup d'œil sur le budget actuel, vous constaterez la présence d'un crédit de 82 millions de dollars pour l'acquisition de terres. C'est la somme qui devrait être dépensée en 1973-1974 et je crois que les Travaux publics ne peuvent dépenser de l'argent que selon les modalités et les conditions prévues par un poste budgétaire désigné par le Parlement.

**M. Stevens:** Pour être plus précis, et comme vous l'avez dit, monsieur le ministre, d'après la question que vous-même auriez posée, je vous demanderais donc de la poser maintenant.

**M. Marchand (Langelier):** Vous voulez savoir si les 14 millions de dollars sont ajoutés aux 20 millions de dollars dont nous avons parlé...

**M. Stevens:** C'est exact.

**M. Marchand (Langelier):** ... il y a quelques instants. C'est tout le problème. Cela signifie qu'au lieu d'avoir 20 millions de dollars, nous aurions en fait 34 millions de dollars. D'accord?

**M. Stoner:** Il s'agit de savoir si, dans le cas où on viendrait à supprimer ce poste, on supprimerait également son objet, c'est-à-dire l'acquisition de terres.

**M. Atkey:** Il s'agit du crédit L30, qui ne porte que pour cette année-ci.

**M. Stoner:** C'est exact.

**M. Stevens:** Monsieur le président, jusqu'ici, nous avons de la chance. Nous avons trouvé 14 millions de dollars supplémentaires.

**M. Marchand (Langelier):** Je n'en suis pas sûr.

**M. Stevens:** Puis-je essayer à nouveau? Monsieur le ministre, il y a environ 56 millions de dollars en trop dans le fonds renouvelable. Est-ce qu'on ne pourrait pas utiliser cet argent pour l'achat de terrains? Je veux dire cet excédent.

**M. Stoner:** On ne peut prélever sur ce fonds dans une année que les montants qui ont été votés par le Parlement dans les prévisions budgétaires.



[Texte]

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Bruce):** It is already voted.

**Mr. Stoner:** It may accumulate in the revolving fund.

**Mr. Stevens:** Mr. Chairman, I would sooner have the answer from the Minister. If he wishes to take counsel, that is fine. But I am referring to an amount that has been voted.

It is included in your fund. It is identified as \$56 million, the last calculation we saw. I would like you to say categorically that it could not be used for land acquisition with respect to Toronto International Airport No. 2.

**Mr. Marchand (Langelier):** It is not specifically voted.

**Mr. Stevens:** It is, specifically.

**Mr. Marchand (Langelier):** Even if you subtract what you are subtracting now in the resolution?

**Mr. Stevens:** No, I am still trying to add . . .

**Mr. Marchand (Langelier):** I am trying to be fair; do the same.

**Mr. Stevens:** As Mr. Atkey's motion now stands, Mr. Minister, you will notice that we have not taken away your \$20.5 million so far.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, that is okay.

**Mr. Stevens:** We are leaving that with you.

**Mr. Marchand (Langelier):** I agree with that, but do not add \$56 million on top of that.

**Mr. Stevens:** I would like you, Mr. Minister, to tell us categorically that it can not be used for land acquisition.

**Mr. Marchand (Langelier):** I may have better advice in a few minutes, but as I understand it now, we have this \$20 million plus the \$14 million that we already used. Is that enough?

**An hon. Member:** When did you use that?

**Another hon. Member:** They put it into a VIP lounge.

**Mr. Stoner:** I think if you look at the figure on page 27-40, Mr. Stevens, you will see that there is a total carried forward of \$157 million. That represents the total amount which is carried forward from previous years and which is available within the revolving fund for purposes approved by Parliament. You then have to identify the items above of expenditures which you will approve in this particular vote, and they are set out above there.

In connection with Toronto, you have the Toronto International Airport No. 2. You have the figure for Operation and Maintenance—\$5 million; and Construction or Acquisition—\$98 million. So no matter how much is there, even if there were a billion dollars there, that money can be used only for those items which are set out above which are earmarked by this Committee and by Parliament. Otherwise I am sure that we would be acting incorrectly.

[Interprétation]

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Bruce):** C'est déjà voté.

**M. Stoner:** L'argent peut s'accumuler dans le fonds renouvelable.

**M. Stevens:** Monsieur le président, j'aimerais mieux avoir la réponse du ministre: s'il veut consulter un conseiller, très bien. Mais je parle d'un montant qui a été voté.

Il se trouve inclus dans votre fonds et il s'agit de 56 millions de dollars, d'après les derniers calculs que nous avons vus. J'aimerais que vous nous disiez catégoriquement si on peut s'en servir pour l'achat de terrains dans le cas de l'Aéroport international de Toronto n° 2.

**M. Marchand (Langelier):** Il n'a pas été voté d'une façon spécifique.

**M. Stevens:** Si.

**M. Marchand (Langelier):** Même si vous soustrayez cette somme, comme vous le faites dans votre proposition?

**M. Stevens:** Non, j'essaie toujours d'additionner . . .

**M. Marchand (Langelier):** J'essaie d'être honnête; faites de même.

**M. Stevens:** D'après la motion de M. Atkey, monsieur le ministre, vous remarquerez que nous n'avons pas encore retiré vos 20 millions et demi de dollars.

**M. Marchand (Langelier):** Non, de ce côté, tout va bien.

**M. Stevens:** Nous vous laissons prendre la décision à ce sujet.

**M. Marchand (Langelier):** Là-dessus je suis d'accord, mais n'ajoutez pas 56 millions.

**M. Stevens:** J'aimerais, monsieur le ministre, que vous nous disiez catégoriquement qu'on ne peut pas utiliser cette somme pour l'achat de terrains.

**M. Marchand (Langelier):** Peut-être qu'on me conseillera mieux dans quelques minutes, mais tel que je le comprends pour l'instant, nous avons ces 20 millions, plus 14 millions de dollars que nous avons déjà utilisés. Est-ce suffisant?

**Une voix:** Quand avez-vous utilisé cette somme?

**Une autre voix:** Elle a été utilisée pour un beau salon destiné à recevoir les personnages importants.

**M. Stoner:** Je crois que si vous examinez ce chiffre à la page 27-40, monsieur Stevens, vous verrez qu'on a reporté 157 millions. C'est le montant total qui est reporté à partir des années précédentes et qui est disponible dans le fonds renouvelable sur approbation du Parlement. Il faut alors déterminer les articles de dépenses que vous approuverez dans le cadre de ce crédit particulier et ils sont énumérés au-dessus.

Pour Toronto, vous avez un chiffre de 5 millions de dollars concernant l'exploitation et l'entretien de l'Aéroport international de Toronto n° 2 et 98 millions pour le poste intitulé «Construction et Acquisition» dans le cas de ce même aéroport. Quelle que soit la somme qui se trouve dans ce fonds, même s'il s'agit de milliards, on ne peut utiliser que ce que le présent Comité et le Parlement ont voté.

[Text]

**Mr. Stevens:** Yes, well what I am suggesting, Mr. Minister, is that if you or your counsel would go back through previous estimates and appropriations, you will find that a large portion of the \$56 million was identified as Pickering, No. 2.

**Mr. Marchand (Langelier):** The money was not spent.

**Mr. Stoner:** That money was not spent. It carries forward in the fund.

**Mr. Stevens:** It is still available.

**Mr. Stoner:** It carries forward in the fund to be spent in accordance with the items listed above here. I should not dare to give a distinguished financier a poor balance sheet.

**Mr. Marchand (Langelier):** As I understand, there is a revolving fund there, and even if there is two billion dollars in it, we are not authorized to say, let us draw on this fund. It has to be voted by the House. What we are proposing is \$98 million, and you just decreased this amount by your resolution to, I do not know what, \$20 million. This is what you did.

**Mr. Stevens:** Mr. Minister, just to get it on the record—and I must admit that whatever relatively small figures I have ever dealt with in the past, I am learning a lot tonight concerning how to deal with millions. However, Vote L30 is very explicit. It says:

• 2120

Advances in the current and subsequent fiscal years for operating and capital purposes at Montreal and Toronto International Airports and the new airports planned for those areas as well as such other airports as the Treasury Board may approve subject to such terms and Conditions as Treasury Board may prescribe.

Surely it could not be suggested that under a wording as broad as that, Mr. Minister, you have any justifiable hesitation in telling us that moneys in that fund could not be utilized for land acquisition.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, because there are many, many items which are attributed to Montreal, for example, and other airports and this is specified here. You understand that, so do not take the global amount of \$157 million and say, "just make a new distribution, use it for Pickering, for example." No; this is not the way it is done. you have an amount there of \$94 million for Montreal so you do not have a choice. The House will have to vote on that.

**Mr. Stevens:** Mr. Minister, could we approach it in another way then? You or your consultants could tell us the amount of the expropriation expenditures that you have already indicated you are willing to pay to the various owners. Forget any future negotiations that you may settle. How much do you actually have to lay out?

**Mr. Marchand (Langelier):** This year?

**Mr. Stevens:** As of now. You have paid \$4.8 million now; how much more?

**Mr. Marchand (Langelier):** I am told it is \$82 million.

[Interpretation]

**M. Stevens:** Ce que je veux dire, monsieur le ministre, c'est que si, vous ou votre avocat, vous examinez les précédentes prévisions budgétaires et affectations de crédit, vous vous apercevrez qu'une grande partie de ces 56 millions de dollars sera reportée sur Pickering n° 2.

**M. Marchand (Langelier):** L'argent n'a pas été dépensé.

**M. Stoner:** L'argent n'a pas été dépensé; il est reporté sur le fonds.

**M. Stevens:** Il est toujours disponible.

**M. Stoner:** Il est reporté sur le fonds et servira pour les postes dont la liste se trouve ici. Je n'oserais pas présenter un mauvais bilan à un financier éminent.

**M. Marchand (Langelier):** Ainsi donc, même si le fonds renouvelable s'élève à des milliards de dollars, nous ne pouvons rien retirer sans l'approbation de la Chambre. Nous proposons cette somme de 98 millions de dollars et, dans votre proposition, vous la réduisez à quelque 20 millions de dollars. N'est-ce pas?

**M. Stevens:** Monsieur le ministre, pour que ceci soit consigné au compte rendu... J'admets que jusqu'à présent je me suis occupé de sommes relativement minimes et que ce soir j'apprends à m'occuper de millions de dollars. Toutefois, le crédit L-30 est très clair. Il dit ceci:

Avances, au cours de la présente année financière et des années subséquentes, pour les dépenses de fonctionnement et en capital aux aéroports internationaux de Montréal et de Toronto et aux nouveaux aéroports prévus pour ces régions ainsi que tous autres aéroports que le Conseil du Trésor pourra approuver, et sous réserve des modalités et conditions qu'il pourra prescrire.

Avec un texte aussi généreux, monsieur le ministre, vous ne devriez avoir aucune hésitation à nous indiquer quelles sont les sommes de ce fond qui ne peuvent être utilisées pour l'achat de terrains.

**M. Marchand (Langelier):** Si, car beaucoup d'articles se rapportent à Montréal, par exemple, et aux autres aéroports, et c'est indiqué ici. Vous ne pouvez donc pas prendre ce total de \$157 millions et faire une nouvelle répartition en utilisant la somme pour Pickering, par exemple. C'est impossible. Il y a un montant de \$94 millions pour Montréal et par conséquent, vous n'avez pas le choix. La Chambre devra voter à ce sujet.

**M. Stevens:** Monsieur le Ministre, pourriez-vous aborder la question sous un autre angle? Pourriez-vous nous dire à combien s'élèvent les dépenses d'expropriation pour indemniser les différents propriétaires que vous avez mentionnés. Oubliez les négociations à venir, combien devez-vous payer, tout de suite?

**M. Marchand (Langelier):** Cette année?

**M. Stevens:** Maintenant. Vous avez déjà versé \$4.8 millions? Combien reste-t-il à payer?

**M. Marchand (Langelier):** On m'a dit que c'était \$82 millions.



[Texte]

**An hon. Member:** About \$66 million.

**Mr. Marchand (Langelier):** Oh, yes. He takes off the \$20 million so it is \$66 million plus \$20 million which add up to \$86 million.

**Mr. Stevens:** No, I get lost in your \$20 million. Which \$20 million do you mean he has taken out, Mr. Minister.

**Mr. Marchand (Langelier):** Interim supply; three-twelfths of the whole.

**Mr. Stevens:** Are you suggesting then that there is \$86 million.

**Mr. Marchand (Langelier):** We need \$66 million.

**Mr. Stevens:** Over and above the \$20 million?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Stevens:** But we identified \$14.5 million that you forgot; is that not right?

**Mr. Marchand (Langelier):** It is \$66 million plus the \$20 million; so we need only \$66 million.

**Mr. Stevens:** You only need \$66 million. But is it \$66 million including or excluding the \$14 million?

**Mr. Cafik:** On a point of order, Mr. Chairman, I think it is very important to establish, on behalf of my constituents at least, that we are not willing to accept the amount of money that was offered by the Department of Public Works for that expropriation. That might equal \$66 million, but I can assure that it is not going to equal what they are going to pay for that land because they have offered less than it is worth.

**Mr. Stevens:** Oh, Mr. Chairman, that is a tremendous relief. Now Mr. Cafik tells me that many in his constituency are not willing to accept the price anyway. So the vote does not go through tonight. They are unwilling to accept it.

**Mr. Marchand (Langelier):** They may very well . . .

**Mr. Stevens:** That is a great breakthrough here.

**Mr. Cafik:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Order! Order, gentlemen! Mr. Cafik, I really doubt whether you had a point of order the last time. If you are raising another one let us see if it is in order. Go ahead.

**Mr. Cafik:** My point of order is this: whether the people accept the amount that was initially offered by the Department of Public Works under the Expropriation Act, does not indicate whether they are willing to be expropriated or not; the discussion in many instances is the price. It is not the desire or non-desire to be expropriated.

**The Chairman:** Order! Order! Gentlemen. I think Mr. Stevens was attempting to find out the amount committed and if they had reached no agreement there would be no commitment.

[Interprétation]

**Une voix:** A peu près \$66 millions.

**M. Marchand (Langelier):** Oui. Il retire les \$20 millions et il s'agit donc de \$66 millions plus \$20 millions, ce qui donne \$86 millions.

**M. Stevens:** Je m'y perds. Quels sont ces \$20 millions qu'il déduit, monsieur le ministre?

**M. Marchand (Langelier):** Ce sont les affectations des fonds provisoires; trois-douzièmes de la totalité.

**M. Stevens:** Voulez-vous dire qu'il y a donc \$86 millions?

**M. Marchand (Langelier):** Nous avons besoin de \$66 millions.

**M. Stevens:** En plus de ces \$20 millions?

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Stevens:** Mais nous avons trouvé les 14.5 millions que vous aviez oubliés?

**M. Marchand (Langelier):** Il s'agit de \$66 millions plus \$20 millions. Donc, nous n'avons besoin que de \$66 millions.

**M. Stevens:** Vous avez seulement besoin de \$66 millions mais est-ce que ceci inclut ou exclut les \$14 millions?

**M. Cafik:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je crois qu'il est très important, pour mes électeurs tout au moins, d'indiquer que nous ne sommes pas prêts à accepter l'argent offert par le ministère des Travaux publics dans le cas de ces expropriations. Il s'agit peut-être de \$66 millions mais je vous assure que cela ne représente pas la valeur de ces terrains.

**M. Stevens:** Monsieur le président, j'en suis fort soulagé. M. Cafik me dit que beaucoup de ses électeurs n'accepteront pas la somme qu'on leur offre de toute façon. Par conséquent, le crédit n'est pas accepté ce soir; ils ne sont pas prêts à l'accepter.

**M. Marchand (Langelier):** Il se peut fort bien . . .

**M. Stevens:** Voilà un grand pas en avant.

**M. Cafik:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** A l'ordre, messieurs. Je me demande, monsieur Cafik, si vraiment vous aviez invoqué le Règlement la dernière fois. Maintenant, que vous invoquez à nouveau le Règlement, j'aimerais examiner si c'est recevable. Allez-y.

**M. Cafik:** Si les gens acceptent ces montants offerts à l'origine par le ministère des Travaux publics en vertu de la Loi sur les expropriations, cela ne veut pas dire qu'ils souhaitent ou non être expropriés; la question en cause dans beaucoup de cas, c'est le prix. Et non s'ils veulent ou ne veulent pas être expropriés.

**Le président:** A l'ordre, messieurs. Je crois que M. Stevens essayait de savoir quel était le montant promis, et si on n'était pas parvenu à un accord, il n'y aurait aucun engagement à ce sujet.

[Text]

**Mr. Stevens:** Correct. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I might advise Mr. Stevens also that the Chair has been very lenient, with the baffling figures that were floating around we failed to watch the clock and Mr. Stevens went on quite extensively past the average ten minutes. I think I should perhaps move on and recognize Mr. Rose.

**Mr. Stevens:** If I could just put one final question. I did not realize that I had run out.

• 2125

**The Chairman:** Below \$5 million. This one?

**Mr. Stevens:** I was going to go a little higher, Mr. Minister. In the last committee session, you informed us, when a comment was made that \$100 million was a lot of money, that it was very handy at election time, \$100 million, referring to this airport fund. What had you in mind by that comment?

**Mr. Marchand (Langelier):** Will you repeat that question, please?

**Mr. Stevens:** The comment was made that \$100 million was a lot of money but very handy. You said, "It is very handy, especially at election time". I was just wondering if you could clarify what you meant by that.

**Mr. Marchand (Langelier):** I was just joking. That is all. Is this the way it was taken at that time? Of course some are not susceptible to listening to jokes, but others understand.

**Mr. Stevens:** May I be put down for the second round, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Humour sometimes does not show in the printed word. Mr. Rose.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, it is unlikely that we will get to another subject tonight. As a matter of fact, it seems to me we will be lucky if we get to the vote on this motion tonight, so if that is the case I would like to tell the Minister that my observations of the arrangement made with the people of Pickering must make the people of Sea Island in my province rather envious.

**Mr. Thomas (Moncton):** The rest of Canada.

**Mr. Rose:** I do not know about that, but I notice that the two that are currently before us or were, in the last month or so, involved Sea Island in which we desperately tried to get a stay of the expropriation proceedings. The Minister will confirm that although this was not done publicly we had many conversations during the last week and tried to get this matter straightened out but it was not. While I am in favour of the proposal of a board of inquiry for the people of the Pickering area, nonetheless I think it is going to arouse some bitterness on the west coast because it seems to me a special favour. I was not here for the reference to \$100 million being handy at election time, but I am quite certain from my prejudices of British Columbians, as you have from Toronto, that perhaps political clout had a great deal to do with this decision. I cannot allow this time to pass without saying that.

I personally do not have much use for airports. I think that the whole concept is polluting and land-grabbing, and there are probably other methods that are more efficient. I

[Interpretation]

**M. Stevens:** C'est exact. Merci, monsieur le président.

**M. le président:** Je dirais à M. Stevens que le président s'est montré extrêmement généreux avec tous ces chiffres qui ont été proposés mais il a oublié de surveiller l'horloge et M. Stevens a de beaucoup passé ses dix minutes. Je crois que je dois maintenant donner la parole à M. Rose.

**M. Stevens:** J'aimerais poser une dernière question; je ne m'étais pas rendu compte que mon temps était écoulé.

**Le président:** En dessous de 5 millions de dollars. Celui-ci?

**M. Stevens:** Je pensais monter un peu plus, monsieur le ministre. Lors de la dernière séance, vous nous avez dit, lorsque quelqu'un avait signalé que 100 millions de dollars constituaient beaucoup d'argent, que cela était très utile lors des élections; ce chiffre concernait ces fonds consacrés à l'aéroport; que vouliez-vous dire par cette remarque?

**M. Marchand (Langelier):** Voudriez-vous répéter votre question?

**M. Stevens:** Vous aviez dit que 100 millions de dollars représentaient beaucoup d'argent mais que c'était très utile. Vous avez dit: «C'est très utile, spécialement lors des élections». Je me demande si vous pourriez préciser ce que vous vouliez dire par là.

**M. Marchand (Langelier):** Je plaisantais. C'est tout. Je me demande si on m'a bien compris lorsque j'ai fait cette remarque. Bien sûr, certains personnes ne saisissent pas toujours très bien les plaisanteries mais pour d'autres il n'y a aucun problème.

**M. Stevens:** Monsieur le président, pouvez-vous m'inscrire pour le prochain tour?

**Le président:** L'humour n'apparaît pas toujours dans les textes imprimés. Monsieur Rose.

**M. Rose:** Monsieur le président, il est peu vraisemblable que nous puissions parler d'un autre sujet ce soir. En fait, je pense que nous devrons nous considérer heureux si nous pouvons en arriver au vote sur la motion; dans ce cas, j'aimerais dire au ministre que mes remarques au sujet de l'accord passé avec la population de Pickering pourrait faire beaucoup d'envieux chez celle de Sea Island.

**M. Thomas (Moncton):** Ainsi que du reste du pays.

**M. Rose:** Je ne sais pas mais je remarque que les deux problèmes que nous examinons actuellement, ou que nous avons examinés pendant le mois dernier, concernaient la population de Sea Island, pour laquelle nous avons désespérément tenté d'obtenir l'arrêt des procédures d'expropriation. Le ministre pourra confirmer que bien que rien de ceci n'ait été fait publiquement, nous avons eu de nombreuses conversations pendant la semaine dernière et avons tenté de régler le problème mais sans succès. Tout en approuvant la proposition de création d'enquête pour la population de Pickering, je pense que ceci causera beaucoup d'amertume pour la population de la Côte Ouest, car il me semble que c'est là une faveur spéciale. Je n'étais pas présent lorsque l'on a dit que 100 millions de dollars pouvaient être très utiles lors des élections, mais venant de Colombie-Britannique où les députés sont aussi nombreux qu'à Toronto, je suis tout à fait convaincu que la politique a sans doute joué un grand rôle dans cette décision. Je ne pouvais donc laisser passer cela sans le faire remarquer.



[Texte]

think the folly in which we pursue airports is about equal to the folly with which we pursue the automobile and we will probably live to regret it, if we live.

What I would like to ask you after these parenthetical comments is that if this matter is going to be held up for one year while the board of inquiry sits to consider the matter and the Department of Public Works goes ahead and buys some of the property, does that action in itself not almost commit the government to proceeding regardless of the findings of the board of inquiry?

**Mr. Marchand (Langelier):** No. If you want my opinion, it is no. I think that every stage is very clear. We thought, wrongly or rightly, as the government, as a department, that a new international airport was needed in Toronto. Say that it can be contested. The climate has changed and I do not pass any value judgment on this. There were protests and people said, let us reconsider all this. It did not start in 1968 when we first talked about Pickering. It started just at the last moment, when it really made an impact on public opinion. I think it was at the very last moment. So these are all new facts which brought about this special procedure—which we did not use in Ste Scholastique, for example, because it was much tougher in those terms in Ste Scholastique. Probably in the future we will find new ways and means so that we will know better in advance what the people think about what we intend to do. This is a hard lesson, and a good one for us, but we have the facts to indicate that, technically, we think, rightly or wrongly, an international airport is needed. If the government does not make this decision who is going to make it? The POP people? You say that on Sea Island the people probably will become frustrated because of what we are doing now with Pickering. And I can tell you that in Ste Scholastique it will be even worse. But even on Sea Island the situation is not the same, because there is an airport there and there is not in Pickering. I do not think we can compare exactly. And when you talk about public opinion—which is very important because it is something not subjective, it exists—it did exist at that time in Ste Scholastique. The people in Quebec were fighting to get the airport, which was not exactly the case in Toronto. So we have to take all this into account.

• 2130

There is only one thing really sure and that is that we will have to take into account factors that we did not consider at that time and which are not necessarily technical factors.

**Mr. Rose:** There is no doubt that there are fashions in protests and certain ones come and go but the point is, and you remarked on it yourself, that people are less prone to accept government decisions and not make the necessary protests than they once were, and I think this is a good thing. People are not willing to submit to what governments do to them anymore without protest. There are channels of protest now. Your Expropriation Act is one kind of method for people. I do not think it is a very good

[Interprétation]

Personnellement, je n'utilise pas beaucoup les aéroports. Je pense que ceux-ci servent surtout à polluer et à gaspiller du terrain et je crois qu'il doit exister de meilleures méthodes de transport. Notre délire de construction des aéroports me semble a peu près identique au délire de construction des automobiles et nous le regrettrons probablement, si nous vivons suffisamment longtemps.

Après ces commentaires, j'aimerais vous demander si le fait que cette question soit suspendue pendant un an pendant que la commission d'enquête l'examine, et si le ministère des Travaux publics va de l'avant et achète certains des terrains concernés, cela ne constituera-t-il pas de la part du gouvernement un engagement à construire, quelles que soient les conclusions de la commission d'enquête?

**M. Marchand (Langelier):** Non. A mon avis non. Je pense que chaque étape du processus est très claire. Nous avons pensé, justement ou non, en tant que gouvernement et ministère, qu'il était nécessaire de construire un nouvel aéroport à Toronto. On peut contester cette décision. Le climat a changé et je ne ferais aucun jugement de valeur à ce sujet. Certaines personnes ont protesté et ont demandé de réexaminer toute la question. Cela n'a pas commencé en 1968, lorsqu'on a parlé pour la première fois de Pickering. Cela a commencé au tout dernier moment, lorsque ce projet commençait à avoir un impact réel sur l'opinion public. Je pense que c'était donc au tout dernier moment. Il s'agit donc de faits tout à fait nouveaux qui ont entraîné cette procédure spéciale, procédure qui n'a pas été employée à Ste-Scholastique, par exemple, car la situation y était beaucoup plus difficile. Il est probable que nous trouverons à l'avenir de nouvelles méthodes nous permettant de savoir à l'avance ce que les gens pensent de nos projets. Nous avons reçu à cette occasion une excellente leçon mais je répète que les faits nous poussent à considérer qu'il est nécessaire d'y construire un nouvel aéroport international, tout au moins pour des raisons techniques. Si le gouvernement ne prend pas la décision, qui le fera? Le groupe «POP»? Vous dites que la population de Sea Island sera très amère de voir ce qui se fait à Pickering. Je peux vous dire à ce sujet que cela sera encore pire à Ste-Scholastique. Mais même à Sea Island, la situation n'est pas la même car il y a déjà un aéroport; ce n'est pas le cas à Pickering. Je ne pense donc pas que l'on puisse comparer les deux situations. Si l'on parle maintenant de l'opinion publique, il faut dire que c'est un facteur très important, qui n'est pas subjectif, et que l'opinion

publique existait déjà lorsqu'on annonçait le projet de Ste-Scholastique. Les gens du Québec se battaient pour obtenir l'aéroport, ce qui n'était pas exactement le cas à Toronto. Ce sont là des facteurs qu'il faut prendre en considération.

Une seule chose reste tout à fait sûre, c'est que nous devons tenir compte de facteurs que nous n'avons pas examinés à l'époque et qui n'étaient pas nécessairement des facteurs techniques.

**M. Rose:** Il ne fait aucun doute qu'il y a beaucoup de manières de protester mais le fait est, et vous l'avez dit vous-mêmes, que les gens sont beaucoup moins enclins, actuellement, à accepter les décisions gouvernementales sans protester, et ceci me semble être une excellente chose. Les gens n'ont plus l'intention de se soumettre au gouvernement, sans protester. Il existe maintenant des moyens de protestation. La Loi sur les expropriations en est un. Je ne pense pas que c'est un très bon moyen. Je pense que

## [Text]

one. I think this business of a commissioner of an inquiry as a sounding board . . .

**Mr. Marchand (Langelier):** I agree entirely.

**Mr. Rose:** . . . is a lot of nonsense . . .

**Mr. Marchand (Langelier):** I agree.

**Mr. Rose:** . . . because all he is is a listening device.

**Mr. Marchand (Langelier):** The only thing is that your party, my party and the Conservative party all voted for that. So let us not congratulate ourselves for that.

**Mr. Rose:** Perhaps since it is my time, Mr. Minister, I could congratulate my colleague, Mr. Andy Brewin of Toronto Greenwood, who submitted an amendment to change the role and the powers of the commissioner of inquiry at that time. That will show up in the minutes. But the point is, nevertheless, that there now is a hiatus and there is going to be a situation existing, which existed in Cora Brown for seven years in this particular property. Some of those people will want to be expropriated, others will not. But conditions might change among some of those who do not want to be expropriated within a year and, if so, how will your department deal with this?

**Mr. Marchand (Langelier):** In Cora Brown?

**Mr. Rose:** No, I am back to Pickering now. What will be the department's reaction should someone tell you now, "No, I do not want to be expropriated," and within the year while the board of inquiry sits . . .

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Rose, I think you know the law much better than I do. The Department of Public Works has confirmed the expropriation, so now it is a matter of finding a way to pay while reaching an agreement on the price. And if we do not agree we go to court, if they are not satisfied with our offer, to get a decision there and to ascertain when we take over. But the expropriation has taken place.

**Mr. Rose:** Unless I am really muddled about this, you already have told us that you are really going to hold it up for a year for those people who do not wish to be expropriated. In other words, are you proceeding with expropriation less space or not?

**Mr. Marchand (Langelier):** Wait a minute. Let us say that you have the legal act of expropriation.

**Mr. Rose:** Right.

**Mr. Marchand (Langelier):** This has been done. According to the law you have this special board of inquiry, it took place, and after that we have 30 days to confirm the expropriation. We gave the notices to people and that means that at this moment, legally and formally, they are expropriated. Now everything has not been done. There are at least two things that have to be decided after that, the price and when they move out. So now we are not touching the first part—that means the expropriation—we are saying, "if you do not accept at this moment, if you do not agree with this whole process, we are not going to go to court or compel you to accept an offer one way or another; we are not going to compel you to move out of your house".

• 2135

## [Interpretation]

cette question de Commission d'enquête utilisée comme moyen de recherche . . .

**M. Marchand (Langelier):** Je suis tout à fait d'accord.

**M. Rose:** . . . est tout à fait idiote . . .

**M. Marchand (Langelier):** Je suis d'accord.

**M. Rose:** . . . car elle se contente d'écouter.

**M. Marchand (Langelier):** La seule remarque que je voudrais faire est que votre parti, le mien et le parti conservateur, ont tous voté ce projet. Nous n'avons donc pas à nous en féliciter.

**M. Rose:** Puisque j'ai encore le temps, monsieur le ministre, je pourrais peut-être féliciter mon collègue, M. Andy Brewin, de Toronto Greenwood qui a proposé un amendement visant à modifier le rôle et les pouvoirs du Commissaire d'enquête. Ceci apparaîtra dans le procès verbal. Quoi qu'il en soit, il existe maintenant un décalage qui nous ramènera à la situation qui a existé à Cora Brown pendant sept ans. Certaines personnes voudront être expropriées, d'autres non. La situation pourrait changer pour certaines des personnes qui ne veulent pas être expropriées, dans un an par exemple, et, dans ce cas, comment votre département a-t-il l'intention de régler son problème?

**M. Marchand (Langelier):** A Cora Brown?

**M. Rose:** Non, à Pickering. Quelle sera la réaction de votre ministère si quelqu'un qui ne veut pas être exproprié maintenant change d'avis pendant l'année où la Commission d'enquête siègera?

**M. Marchand (Langelier):** Monsieur Rose, vous connaissez mieux la Loi que moi. Le ministère des Travaux publics a confirmé l'expropriation et il ne reste donc plus qu'à définir des modes de paiements, lorsque l'on se sera mis d'accord sur les prix. Si on ne parvient pas à se mettre d'accord, et si les gens ne sont pas satisfaits de notre offre, la question est alors portée devant les tribunaux pour qu'ils prennent une décision. Quoi qu'il en soit, l'expropriation a été décidée.

**M. Rose:** Si je ne me trompe, vous venez de dire que vous allez suspendre cette décision pendant un an, pour les gens qui ne désirent pas être expropriés. J'aimerais donc savoir si ces expropriations vont se poursuivre ou non?

**M. Marchand (Langelier):** Un instant. Supposons que vous ayez le document juridique d'expropriation.

**M. Rose:** D'accord.

**M. Marchand (Langelier):** La décision a été prise. En vertu de la Loi, il existe cette Commission spéciale d'enquête et, après ces travaux, nous avons trois jours pour confirmer l'expropriation. Nous avons donné aux gens les avis d'expropriation, ce qui signifie qu'actuellement, juridiquement et officiellement, ils sont expropriés. Cependant, tout n'est pas terminé. Il reste encore deux choses à déterminer, à savoir le prix de rachat et la date de départ des propriétaires. Il n'y a donc plus rien à dire au sujet de la première partie de la décision globale, c'est-à-dire de l'expropriation; nous disons simplement aux gens que s'ils n'acceptent pas de partir pour le moment, si la procédure globale ne les satisfait pas, nous n'allons pas porter l'affaire devant les tribunaux ni les obliger à accepter une

offre, quelle qu'elle soit; nous n'allons pas les obliger à déménager.



[Texte]

**Mr. Rose:** For one year.

**Mr. Marchand (Langelier):** For one year from the time that the...

And hon. Member: That the board is set up.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes. For one year...

**Mr. Guay (St. Boniface):** Until the inquiry is over.

**Mr. Rose:** So in essence what you have set up was something that Mr. Troop of the Justice Department suggested in the matter of the Sea Island situation, where there did not exist a willing buyer and a willing seller. The Crown had their land and they were frozen to it because you did not move to expropriation. You have set up for Toronto, in effect, an arbitration procedure along the lines suggested by Mr. Troop of the Justice Department...

**Mr. Marchand (Langelier):** No, it is not the same thing. We are just following the act in the case of Pickering. We have given notice. Because there are some doubts in the minds of people we say, "we are not going to try to set the price right now by the procedure existing in the law, and we are not going to compel you to move from your home".

**Mr. Rose:** Two quick questions, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Make them brief.

**Mr. Rose:** All right. Somebody wants to sell and you agree on the price. You move immediately. Right? To buy him out?

**Mr. Marchand (Langelier):** We are ready to buy him out. If he wants to move out he does so, and we have the house.

**Mr. Rose:** If they want to.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes. We cannot compel them to stay there. It is no longer their house.

**Mr. Rose:** You are going to allow them to schedule their departure conveniently.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Rose:** For the rest it will take one year. At that point, if the decision of the board of inquiry is that the airport is in the right place. You will move.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Rose:** How soon will you need that airport? You need these people off the place.

**Mr. Marchand (Langelier):** If our assumptions are right, we need the airport right now. We know that we cannot build it overnight; it will take a few years. But, if everything is reconfirmed, and if we feel that the population accepts what we are doing—if everybody in Toronto says, "To hell with the airport", then we are not going to govern this country against the population; I still believe in democracy—but if everything goes normally as we think it will, at that time we say, "as soon as possible, come on," because this is in the interest of the nation.

[Interprétation]

**M. Rose:** Pendant un an.

**M. Marchand (Langelier):** Pendant un an à partir de la date...

**Une voix:** De création de la Commission.

**M. Marchand (Langelier):** Oui. Pendant un an...

**M. Guay (Saint-Boniface):** Jusqu'à ce que l'enquête soit terminée.

**M. Rose:** Vous avez donc mis en place, essentiellement, ce que M. Troop, du ministère de la Justice, avait suggéré pour Sea Island, car il n'y avait pas d'acheteur volontaire ni de vendeur volontaire. La Couronne disposait de ces terres mais ne pouvait rien faire car vous n'êtes pas passé à l'étape de l'expropriation. En fait, pour Toronto, vous avez défini une procédure d'arbitrage correspondant aux suggestions de M. Troop du ministère de la Justice...

**M. Marchand (Langelier):** Non, ce n'est pas la même chose. En ce qui concerne Pickering, nous respectons la procédure légale. Nous avons donné l'avis d'expropriation. Puisque certaines personnes ont encore des doutes, nous leur disons que nous n'allons pas tenter de définir les prix actuellement, dans le cadre des procédures légales, et que nous n'allons pas les obliger à déménager.

**M. Rose:** Monsieur le président, deux brèves questions.

**Le président:** Oui, mais soyez bref.

**M. Rose:** Très bien. Supposons que quelqu'un désire vendre et que vous vous mettiez d'accord sur le prix. Vous agissez immédiatement. Est-ce exact? Vous rachetez immédiatement?

**M. Marchand (Langelier):** Nous sommes prêts à racheter. Si le propriétaire veut déménager il peut le faire et la maison nous appartient.

**M. Rose:** S'il le veut.

**M. Marchand (Langelier):** Oui. Nous ne pouvons obliger les propriétaires à rester. Ce n'est plus leur maison.

**M. Rose:** Vous allez donc leur permettre d'organiser leur départ à leur convenance.

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Rose:** Pour les autres, il faudra attendre un an. A ce moment, si la décision de la Commission d'enquête est que l'aéroport est construit au bon endroit, vous poursuivrez les opérations.

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Rose:** Quand aurez-vous besoin de cet aéroport? Avez-vous besoin que ces personnes partent immédiatement?

**M. Marchand (Langelier):** Si votre hypothèse est juste, nous en avons besoin immédiatement. Nous savons que nous ne pouvons le construire du jour au lendemain; il faudra quelques années. Cependant, si tous les éléments du projet se voient confirmés, et si tout se passe normalement, comme je crois que ce sera le cas, nous en commencerons la construction le plus tôt possible, dans l'intérêt du pays; toutefois, si tous les habitants de Toronto refusent l'aéroport nous n'avons absolument pas l'intention de gouverner le pays contre l'opinion générale; je suis toujours un partisan de la démocratie.

## [Text]

**Mr. Danson:** On a point of order.

**Mr. Rose:** Just a second . . .

**Mr. Danson:** All right, I shall take my point of order after you.

**Mr. Rose:** Do I have it clearly in my mind that, at this point, the government is the only prospective purchaser?

**Mr. Marchand (Langelier):** Of what?

**Mr. Rose:** Of any of that land. The only one that exists.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Danson:** Mr. Chairman, on a point of order. I believe the Minister of Public Works has already advised the people that, even under the existing timetable, they can stay on their property for \$1 a year, plus taxes and upkeep and other expenses until December 31, 1974.

**The Chairman:** That is hardly a point of order but it is a neat point of clarification.

**Mr. Danson:** Well, everybody else is trying to get their little neat ones in.

**The Chairman:** Mr. Fleming.

**Mr. Fleming:** Thank you, Mr. Chairman. Perhaps the Minister can help me understand the financing end of things.

I understand you have a bank, if I can call it that, called the revolving fund. Moneys passed in estimates over a period of years go into that. They may or may not be spent depending on what that Parliament approves that year. But, at this point, if moneys have been approved in previous years and are in that revolving fund you cannot draw on them unless they are approved by this Parliament.

**Mr. Stoner:** This year.

**Mr. Fleming:** I am sorry but that is what the officials say. Therefore, if this motion before us were passed, despite the fact that moneys—\$14 million or whatever—were here from previous years in the revolving fund, you must pass it in order to have it this year. Is that correct?

**Mr. Stoner:** That is correct.

**Mr. Fleming:** O.K. When Mr. Atkey began the session and explained his motion, Mr. Chairman, he said that he had no intention of killing the airport but that he considered this a delaying action. With that in mind, I want to bring up a subject which I do not think has been covered. That indeed, is why I am here tonight, just as Mr. Danson and Mr. Cafik are interested in the Pickering area, and have great concern about the future of that area and the discontent of residents there over the possibility of an airport being located there. I wanted to remind the Committee, and I think I am in order because this relates to delaying action and the whole issue before us of the airport and whether or not we delete the moneys—that is the decision we have to make—that we would not be discussing this tonight if a decision had not been made in 1968, by the Minister at that time, that, indeed, there would be no further expansion other than that planned at Toronto International Airport.

• 2140

That action came as the result of something that was a relatively new cause, though it had been a growing problem: pollution in Canada; and especially noise pollution, but also some air pollution. The action came as the result

## [Interpretation]

**M. Danson:** Un rappel au Règlement.

**M. Rose:** Juste une seconde . . .

**M. Danson:** Très bien; je ferai mon rappel au Règlement lorsque vous aurez terminé.

**M. Rose:** Est-il bien clair que pour l'instant le gouvernement est le seul acheteur potentiel?

**M. Marchand (Langelier):** De quoi?

**M. Rose:** De ce terrain. Est-il le seul acheteur?

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Danson:** Monsieur le président, un rappel au Règlement. Je pense que le ministre des Travaux publics a déjà dit aux gens qu'en vertu du calendrier actuel, ils peuvent rester sur leur propriété, à condition de payer \$1 par an, plus les impôts, l'entretien et les autres frais, jusqu'au 31 décembre 1974.

**Le président:** Je ne pense pas que ce soit là un rappel au Règlement mais c'est un éclaircissement intéressant.

**M. Danson:** Certes, mais je constate que chacun essaie d'apporter ses petits éclaircissements.

**Le président:** Monsieur Fleming.

**M. Fleming:** Merci, monsieur le président. Peut-être le ministre pourrait-il m'aider à comprendre le financement de ce projet.

Si je comprends bien, il existe une banque, si l'on peut dire, appelée le fonds renouvelable. Les sommes qui sont adoptées dans le Budget pendant plusieurs années y sont déposées. Elles peuvent être dépensées ou non, selon ce que le Parlement aura approuvé pour l'année considérée. Cependant, actuellement, si des fonds ont été adoptés pendant les années antérieures et figurent dans ce fonds renouvelable, vous ne pouvez en profiter sans une approbation officielle du Parlement.

**M. Stoner:** Pour cette année.

**M. Fleming:** Je suis désolé, mais c'est ce que disent les fonctionnaires. Si la motion qui nous est soumise était donc adoptée, bien que 14 millions de dollars à peu près figurent dans ce fonds renouvelable pour les années antérieures, il faudrait un vote pour qu'ils soient débloqués cette année? Est-ce exact?

**M. Stoner:** C'est exact.

**M. Fleming:** Très bien. Lorsque M. Atkey a expliqué sa motion, monsieur le président, il a dit qu'il n'avait aucune intention de saboter le projet mais qu'il voulait simplement le retarder. A ce sujet, j'aimerais alors soulever une question qui n'a pas encore été examinée. C'est en fait la raison de ma présence ici ce soir; tout comme de celle de M. Danson et de M. Cafik, qui s'intéressent à la région de Pickering et sont très troublés par son avenir et par le mécontentement de la population locale, du fait de la construction éventuelle de l'aéroport. Je voudrais rappeler au Comité, et je pense que ceci est réglementaire puisqu'il s'agit d'une mesure de retard, que nous ne serions pas en train de discuter de cette question, de l'aéroport et des fonds le concernant, ce soir, si une décision n'avait pas été prise en 1968, par le ministre de l'époque; on avait dit alors qu'il n'y aurait pas de travaux d'expansion autres que ceux qui étaient prévus pour l'aéroport international de Toronto.

Cette action a été le résultat d'un problème qui était relativement neuf, bien qu'il n'avait cessé de prendre de l'importance; il s'agissait de la pollution, spécialement de la pollution par le bruit et de la pollution de l'air. Cette



**[Texte]**

of great disruption, equally as great disruption, if not as well organized, as that which is now happening in Pickering. That disruption was to people in my riding and also in the riding of Etobicoke, as well as, I believe, in Peel North. A commitment was given at that time that there would not be further expansion at Malton. I call the people in my riding "the forgotten people". I think it is very important that I make this point and I want to ask you a couple of questions about it.

There are 19,000 people in my riding who are directly affected and now facing noise levels that are unacceptable as a result of runway 23-left. They have things like nervous breakdowns; their home life is disrupted. It is not a wealthy area but the people have put their life into their homes and are very proud of them, even if they are not fancy. It was at that time that it all started, until we arrived where we are today at the question of whether or not there will be a second airport.

Obviously, I do not want to impose on any other area, in Toronto or anywhere else in Canada, the kind of hell that my constituents face. But I think they are forgotten people; and there are 19,000 of them, in one part of my riding. I understand that runway 23-right will soon be using more traffic so that I will have more people facing unacceptable noise levels, though it will not be as bad for them as it is for these 19,000.

So I want to know; does the commitment of 1968 stand, that Toronto International Airport will not be expanded; that the flight hours will not be expanded?

**Mr. Marchand (Langelier):** As far as I am concerned, I think this commitment stands, and we are not going to expand Malton.

**Mr. Fleming:** All right.

My next point is that if the people in Pickering have for the last year or two faced a great deal of concern about their future—and not only the ones being expropriated, who do not want to be expropriated, but particularly the ones in Mr. Danson's riding who will be affected, they fear, by noise and various factors that an airport can create—then I simply want to remind the Committee, and you, if I may, Mr. Minister, that for many years the people in my riding have been suffering, and they seek relief. And I am anxious.

I certainly am in favour of the full inquiry, and their considering the need for an airport and the location; but I am also very concerned that it be done as quickly as possible, as several members, I think, on all sides, have suggested, and that it be done thoroughly. But I hope no one will forget that there are 19,000 people in my area alone, and some in other ridings as well, with very real mental and physical anguish now.

Thank you.

**The Chairman:** Mr. Kempling, are your questions on this subject?

**Mr. Kempling:** No. My questions, Mr. Chairman, are not about the Pickering airport.

**[Interprétation]**

action avait été le résultat de troubles aussi graves que ceux que l'on constate aujourd'hui à Pickering. Ces troubles avaient été causés à la population de ma circonscription ainsi qu'à celle de la circonscription d'Etobicoke et de Peel Nord. On s'était engagé à l'époque pour qu'il n'y ait pas d'autres travaux d'expansion à Malton. Pour moi, les gens de ma circonscription sont des oubliés. Je pense que c'est une remarque très importante et je voudrais vous poser une question à son sujet.

Dans ma circonscription, il y a 19,000 personnes qui sont directement touchées par des bruits de niveau inacceptable, causés par la piste d'atterrissage 23-gauche. Ils souffrent de crises nerveuses; leur vie familiale est détruite. Ce n'est pas une région riche mais ces gens ont acheté leur maison et en sont très fiers même si ce ne sont pas des palaces. C'est à cette époque que tout a commencé, et nous en sommes maintenant à la question de savoir s'il y aura ou non un second aéroport.

Il est évident que je ne souhaite pas imposer à toute autre région du pays, que ce soit Toronto ou ailleurs, le type d'enfer auquel mes commettants doivent faire face. Je pense cependant qu'on les a oubliés. Et ils sont 19,000. En outre, la piste d'atterrissage 23-droite sera encore plus utilisée à l'avenir ce qui causera des problèmes de bruit inacceptables pour encore d'autres personnes, bien que ce ne sera pas aussi grave pour elles que pour les 19,000 dont je parle.

J'aimerais donc savoir si l'engagement de 1968 tient toujours et si l'aéroport international de Toronto ne sera pas développé? En outre, les heures de vol seront-elles augmentées ou non?

**M. Marchand (Langelier):** En ce qui me concerne, cet engagement tient toujours et nous n'avons pas l'intention d'étendre Malton.

**M. Fleming:** Très bien.

Je dirais maintenant que si les gens de Pickering se sont beaucoup inquiétés de leur avenir ces deux dernières années, et ceci ne concerne pas seulement les gens qui sont expropriés mais spécialement ceux qui habitent dans la circonscription de M. Danson et qui seront touchés par le bruit et les autres pollutions causées par l'aéroport, je voudrais alors rappeler au Comité, ainsi qu'à vous-même, monsieur le ministre, si vous me le permettez, que les gens de ma circonscription ont souffert pendant longtemps et qu'ils souhaitent avoir la paix. Je suis moi-même très anxieux.

Je suis bien sûr en faveur d'une enquête globale visant à examiner s'il est vraiment nécessaire de construire un aéroport à cet endroit; j'aimerais cependant que cette enquête soit réalisée aussi rapidement que possible, comme plusieurs députés l'ont suggéré, et qu'elle soit aussi globale que possible. J'espère en outre que personne n'oubliera qu'il y a dans ma circonscription 19,000 personnes souffrant de problèmes physiques et mentaux très réels, problèmes dont souffrent également les habitants d'autres circonscriptions.

Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Kempling, avez-vous des questions à poser à ce sujet?

**M. Kempling:** Non, mes questions, monsieur le président, ne concernent pas l'aéroport de Pickering.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Guay, then.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Thank you, Mr. Chairman. I would like to say first of all that it is most interesting to note that, if Mr. Atkey's motion has or had its desired effect, that is the killing of Pickering, and as a result a major expansion at Malton were required, then from what Mr. Fleming has just said, I would suggest to Mr. Atkey that he would be super-inundating his constituents with aircraft noise; and that is saying very little about it.

My real purpose, Mr. Chairman, on which I will use my time...

**Mr. Atkey:** Mr. Chairman, on a point of privilege. I think the member is attributing certain motives to me which are entirely unfounded in the light of the comments I made here tonight.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, I will prove in a moment that I am quite right in what I said.

**Mr. Atkey:** Mr. Chairman, will you hear me on my point of privilege?

**The Chairman:** Order. I will hear Mr. Atkey on his point of privilege.

**Mr. Guay (St. Boniface):** All right.

**Mr. Atkey:** I made no reference to Malton in my remarks, quite deliberately. The point of this motion, as the member is well aware, is merely this, that until the inquiry has completed its work, to avoid Parliament providing this government with an \$89 million approval to go ahead regardless of what the inquiry says. That is the sole intention of it. That is what I said then and I repeat it now.

**Mr. Guay (St. Boniface):** then I would like to repeat my statement, Mr. Chairman, which I have written here: that it is very interesting to note that if Mr. Atkey's motion had its desired effect, that is the killing of Pickering, and, as a result, a major expansion of Malton were required, he would then be super-inundating his constituents with aircraft noises. But my purpose, Mr. chairman, is to place on record, using my time in doing so, and say that this motion is not in order.

• 2145

If this amendment were merely to reduce the amount by a specific figure it would be in order. By adding the words "relating to Toronto International Airport No. 2," it implies a new condition which is contrary to the rules. Mr. Chairman, I have had a chance to go into this and I would like to quote Standing Order 62(1) which states:

62(1) This House shall not adopt or pass any vote, resolution, address or bill for the appropriation of any part of the public revenue, or of any tax or impost, to any purpose that has not been first recommended to the house by a message from the Governor General in the session in which such vote, resolution, address or bill is proposed.

The amount can be reduced, but the wording, Mr. Chairman, for example, "the purpose or destination of the vote", cannot be altered. This is well established by Standing Order 62(1). Also, Mr. Chairman, Beauchesne's citation 242(3) reads in part, and I would like to quote:

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Merci, monsieur le président. J'aimerais tout d'abord signaler qu'il est très intéressant de voir que si la motion de M. Atkey produit l'effet désiré, c'est-à-dire l'annulation du projet de Pickering, ceci entraînera des travaux d'expansion importants à Malton, et si j'ai bien compris ce qu'a dit M. Fleming, les commettants de M. Atkey souffriront encore plus du bruit des avions; et ce sont là des termes mesurés.

Mon objectif, monsieur le président...

**M. Atkey:** Monsieur le président, un rappel au Règlement. Je pense que le député m'attribue certains motifs qui sont tout à fait dénués de fondement, spécialement au but des commentaires que j'ai faits ce soir.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, je vous prouverai dans un instant que mes remarques étaient très justifiées.

**M. Atkey:** Monsieur le président, m'accordez-vous la parole pour mon rappel au Règlement?

**Le président:** A l'ordre. M. Atkey a la parole pour son rappel au Règlement.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Très bien.

**M. Atkey:** Lorsque j'ai fait mes remarques, je n'ai fait aucune référence à Malton, ce qui est tout à fait délibéré. L'objectif de ma motion, comme le député le sait très bien, est d'éviter que le Parlement n'accorde au gouvernement 89 millions de dollars, tant que l'enquête n'aura pas été terminée. C'est là son seul objectif. C'est ce que j'ai dit et ce que je répète.

**M. Guay (Saint-Boniface):** J'aimerais alors, monsieur le président, répéter ma déclaration que j'ai sous les yeux: il est très intéressant de remarquer que la motion de M. Atkey a l'effet souhaité, c'est-à-dire l'annulation du projet de Pickering, et si ceci oblige à prévoir une expansion importante de Malton, ses commettants souffriront alors encore plus du bruit des avions. Cependant, mon objectif, monsieur le président, est d'expliquer pourquoi cette motion n'est pas réglementaire.

Si l'amendement était simplement destiné à réduire le montant prévu jusqu'à un chiffre très précis, il serait réglementaire. En ajoutant les termes: «Concernant l'aéroport international numéro 2 de Toronto» on suppose de nouvelles conditions contraires aux règlements. J'ai eu la possibilité d'examiner la question, monsieur le président, et j'aimerais à ce sujet vous citer l'article 62(1), du Règlement.

62(1) La Chambre ne peut adopter ou approuver ni crédit, ni résolution, ni adresse, ni projet de loi portant affectation d'une partie des recettes publiques, ni aucune taxe ou impôt, à une fin qui n'a pas été antérieurement recommandée à la Chambre par un message du Gouverneur général au cours de la session pendant laquelle ce crédit, cette résolution, cette adresse ou ce projet de Loi est proposé.

On voit donc, monsieur le président, que le montant peut être réduit mais que l'objectif ou la fin du crédit ne peuvent être modifiés. Ceci est très bien établi par l'article 62(1). Je voudrais également, monsieur le président, citer à ce sujet un extrait de l'article 242(3) du Beauchesne:



## [Texte]

242(3) ... It is not allowable to attach a condition or an expression of opinion to a vote or to change the destination of a grant.

The proposed amendment clearly seeks to do this, Mr. Chairman. It also violates Beauchesne's citation 244(3) which reads as follows:

244(3) Amendments proposing, in a Money Resolution, to substitute a loan for a subsidy; to change the destination, purpose and conditions of a subsidy; attaching a condition to a subsidy; affecting the ends and provisions of a subsidy, must be moved by a Minister with the recommendation of the Crown.

Mr. Chairman, see also Beauchesne's citation 246(3) which reads as follows:

246(3) The guiding principle in determining the effect of an amendment upon the financial initiative of the Crown is that the communication, to which the royal demand of recommendation is attached, must be treated as laying down once for all—unless withdrawn and replaced—not only the amount of a charge, but also its objects, purposes, conditions and qualifications...

I would like to add, Mr. Chairman, that these points are ratified by Speaker Lamoureux's ruling on March 24, 1970, in the *Journals* for 1969-70 on pages 636 and 637.

Mr. Chairman, both motions of Mr. Atkey's, the old one which you ruled out of order and the new one, changed purposes, altered destinations and applied conditions. In other words, the purpose of the reductions cannot be specified. I wanted to be sure of what I had to place on the record, Mr. Chairman. That is the reason why I quoted these extracts. I am sure that everyone, particularly the lawyers on the other side, after looking into the various aspects and the quotations which I have mentioned here, will surely agree that I am right in saying that the motion is out of order.

**The Chairman:** Mr. Guay, I do not know whether you want the Chair to comment on the citations you read—particularly 244(3)—to convince the Chair it was out of order. Certainly in reading, you repeated the word "subsidy" too often for me to accept. This is no subsidy and...

**Mr. Guay (St. Boniface):** Which one are you referring to—241?

**The Chairman:** I am referring to 244(3).

**Mr. Guay (St. Boniface):** Yes, subsection (3).

**The Chairman:** It has to deal with the subsidy of the Crown really, and that is a different matter.

**Mr. Guay (St. Boniface):** No, it is not, Mr. Chairman. I am sorry but...

**The Chairman:** That is a matter of opinion. The Chair is accepting...

## [Interprétation]

242(3) ... Il n'est pas permis d'ajouter une condition ou une expression d'opinion à un crédit ou de modifier la destination d'un subside.

C'est cependant l'objectif évident de l'amendement proposé. Il contredit également l'article 244(3) du Beauchesne, qui est le suivant:

244(3) Les amendements qui, dans une résolution de finance, proposent de substituer un prêt à une subvention, de changer la destination, la fin ou les conditions d'une subvention, d'ajouter une condition à une subvention, de modifier les buts et dispositions d'une subvention, doivent être présentés par un ministre avec la recommandation de la Couronne.

Je mentionnerai également, monsieur le président, l'article 246(3), du Beauchesne, qui dit:

246(3) Le principe directeur quand il s'agit de déterminer des conséquences d'une modification dans le domaine financier, sur l'initiative de la Couronne, consiste en ce que la communication, à laquelle la demande royale de recommandation est un excès, doit être considérée comme établissant, une fois pour toute, «à moins qu'elle ne soit retirée et remplacée», non seulement le montant d'un prélèvement, mais aussi ses objectifs, ses buts, ses conditions et les réserves qui s'y rattachent.

J'aimerais ajouter, monsieur le président, que ces remarques correspondent à la décision prise par M. l'Orateur le 24 mars 1970 et figurant dans le *Hansard* de 1969-1970, aux pages 636 et 637.

Monsieur le président, les deux motions de M. Atkey, l'ancienne que vous avez considérée comme n'étant pas parlementaire et la nouvelle, changent les objectifs du crédit, modifient sa fin et créent des conditions. En d'autres termes, l'objectif de réduction ne peut être précisé. Je voulais être certain de ce qui allait figurer au procès-verbal et c'est pourquoi j'ai cité ces extraits du Beauchesne et du Règlement. Je suis certain que tout le monde, spécialement les juristes de l'autre côté de la table, sera d'accord avec moi lorsque je dis que la motion n'est pas réglementaire, spécialement après avoir examiné les différents aspects du problème et analysé les citations que je viens de faire.

**Le président:** Monsieur Guay, je ne sais pas si vous souhaitez que le président fasse des commentaires au sujet de vos citations, spécialement au sujet de la citation 244(3), citations qui ont été faites pour convaincre le président que la motion n'était pas réglementaire. Il est certain, pour ma part, que vous avez répété le mot «subvention», trop souvent pour que j'accepte votre point de vue. Il ne s'agit pas ici de subventions et...

**M. Guay (Saint-Boniface):** Parlez-vous de l'article 241?

**Le président:** Non, du 244(3).

**M. Guay (Saint-Boniface):** Oui, du paragraphe 3.

**Le président:** Cet article traite d'une subvention de la Couronne et c'est donc une question totalement différente.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Non, monsieur le président. Veuillez m'excuser mais...

**Le président:** C'est une question d'opinion. Le président accepte...

[Text]

**Mr. Guay (St. Boniface):** That is the reason why I placed it on the record, Mr. Chairman.

**The Chairman:** ... the advice of the counsel to the Committee in suggesting the ruling that this motion is in order.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Yes.

• 2150

**The Chairman:** I am not averse to listening to arguments but I think that we had better proceed with it now because another motion could be put which would accomplish the same thing, and which I think would be in order, to reduce the expenditures to \$1. This has been done in a number of committees on a number of other items and it would accomplish the same net result. I really do not think it would facilitate passage of the Department of Transport's estimates to rule this motion out of order and have to listen to another one, which may or may not be in order, although I am certain members would find a motion that would be in order. So rather than hear arguments on the point whether it is in order, I will hear arguments for or against the motion.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I am glad, Mr. Chairman, to see the change that has come about in you since I sat with you on the Agriculture Committee. I remember the technicalities which you brought forth in those days which were very important to you and I suggest to you very humbly that my objections tonight are very important to me.

**The Chairman:** Oh, I agree.

**Mr. Cafik:** Could I raise a point of order, Mr. Chairman?

**The Chairman:** If Mr. Guay is through.

**Mr. Cafik:** On a point of order, I find it surprising, Mr. Chairman, that one would rule a motion in order on the basis that some other one could be brought forward that might be in order.

**The Chairman:** No. I never ruled it in order on those grounds at all, Mr. Cafik. I ruled it in order because I felt it was in order. I advised the Committee that discussing whether the motion is in order or not would not facilitate passage of the Department of Transport's estimates. That was only advice. You do not have to take it if you do not like, but I may well rule you out of order.

**Mr. Cafik:** I am sure it is not on the basis of not accepting your advice.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, I have not finished with my time.

**The Chairman:** No, you have not and I wondered if you were finished.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Because of your comments, which I have appreciated, now, I would like to tell you why I did not raise this matter earlier. It was because of your ruling also pertaining to those who would indicate to you whether or not they wanted to speak, which I did, and I just happened to be way down the list as you know. Otherwise, I would have raised the matter immediately after Mr. Atkey made his new motion so I hope you will

[Interpretation]

**M. Guay (Saint-Boniface):** C'est pourquoi j'ai cité ces passages du Beauchesne, monsieur le président.

**Le président:** ... l'avis du conseiller du Comité, qui considère que cette motion est réglementaire.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Bien.

**Le président:** Je suis tout à fait d'accord pour écouter les discussions mais je pense que nous ferions mieux d'avancer car quelqu'un pourrait déposer une autre motion, visant le même objectif, c'est-à-dire visant à réduire ces dépenses à \$1, et je pense qu'il serait réglementaire. Ceci a déjà été fait dans un certain nombre de comités, pour certain nombre de postes de dépenses, et le résultat net en sera le même. Je ne pense pas que l'adoption du budget du ministère des Transports serait facilitée si je considérais que cette motion n'est pas réglementaire et si je devais réexaminer une nouvelle motion, réglementaire ou non, bien que je suis certain que les députés trouveraient certainement une motion réglementaire. Plutôt que d'entendre une discussion sur le fait que cette motion soit réglementaire ou non, j'aimerais donc entendre des discussions pour ou contre la motion.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, je suis très heureux de constater votre évolution depuis le comité de l'Agriculture. Je me souviens des problèmes techniques que vous aviez l'habitude de soulever à cette époque, problèmes qui vous semblaient très importants, et je voudrais vous dire, très humblement, que mes objections me paraissent également très importantes.

**Le président:** Je suis tout à fait d'accord.

**M. Cafik:** Monsieur le président, pourrais-je faire un rapport au Règlement?

**Le président:** Si M. Guay a terminé.

**M. Cafik:** Je dois dire, monsieur le président, que je suis quelque peu surpris de voir que vous considérez qu'une motion est réglementaire pour la simple raison qu'une autre motion pourrait être déposée, motion qui serait alors réellement réglementaire.

**Le président:** Monsieur Cafik, ce n'est pas du tout pour cette raison que j'ai considéré que la motion était réglementaire. Je l'ai fait parce que je le pensais. J'ai dit aux membres du Comité que la discussion sur la réglementation de la motion ne faciliterait pas l'adoption du ministère des Transports. Il ne s'agissait là que d'un conseil. Vous n'êtes pas obligé de l'accepter, si vous ne le voulez pas, mais je puis très bien décider que vos remarques ne sont pas réglementaires.

**M. Cafik:** Je suis certain que vous ne pourriez pas le faire pour la raison que je n'aurais pas accepter votre avis.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, il me reste quelques minutes.

**Le président:** En effet, et je me demandais si vous aviez terminé.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Étant donné vos remarques, que j'ai pu apprécier, je voudrais maintenant vous dire pourquoi je n'ai pas soulevé cette question plus tôt. Cela provenait de votre décision concernant ceux qui vous indiqueraient s'ils voulaient ou non prendre la parole; ce que j'ai fait, et il se trouve simplement que je suis en bas de la liste. Si cela n'avait pas été le cas, j'aurais soulevé cette question immédiatement après que M. Atkey ait



[Texte]

appreciate that. Possibly had I brought it up at that time you might have been in a different frame of mind.

**The Chairman:** Mr. Guay, your point is well taken and you will note that I allowed you to go ahead with your point.

Mr. McRae is next on my list.

**Mr. McRae:** I am delighted, Mr. Chairman, that we have all come to the agreement that with responsibility comes wisdom. Having said a nice think like that, could I give five minutes of my time to Mr. Danson to complete his remarks and then take my five minutes to make a very short statement?

**The Chairman:** I did not hear the first part of your request.

**Mr. McRae:** Could I give five minutes of my time to Mr. Danson to complete his statement—which was cut off in the middle, because he is a member of one of the ridings involved? Then I would take only five minutes to make one fairly short statement.

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** All right.

**Mr. Danson:** Mr. Chairman, there is just one thing I would like to get on the record so we know that we are talking about the scope of the inquiry. I would just like to refer to the Minister's statement of January 30 in which he referred to the inquiry. I will read only parts of it but I want to make certain that it is clear and that it is understood by members of this Committee who might not have had the opportunity to read it as frequently as I have.

We will establish an independent group who will look at these questions and in so doing receive representations on all the issues related to the planning and transportation needs of the region. I mention the planning needs because of the importance of the province.

Then we go to page 12 and there is just a paragraph and a half there.

The decisions resulting from such an open public discussion will affect the lifestyle of the residents of the region for generations to come. For this reason it is felt that concerned community groups as well as governments should have full opportunity for participation. This process will be the first of its kind and could be a model for the future. The land will remain secure while this participation of the public and various groups occurs. The people will be able to make whatever input they feel is appropriate not only on the question of the airport but also on the kind of urban region and how this affects air service at airports.

I read that once more, Mr. Chairman and Mr. Minister, to get reassurance that is the type of inquiry which will be proposed to the Province of Ontario.

**Mr. Marchand (Langelier):** This is apparently what I stated and I stick to it.

[Interprétation]

déposé sa nouvelle motion, et je pense que vous le comprendrez. Il se peut que si je l'avais fait à ce moment-là, vous auriez été d'une humeur différente.

**Le président:** Monsieur Guay, votre remarque est très pertinente et vous constaterez que je vous ai laissé poursuivre.

M. McRae est le suivant.

**M. McRae:** Je suis ravi, monsieur le président, de constater que nous sommes tous d'accord pour considérer que la sagesse vient avec les responsabilités. Ceci étant dit, j'aimerais savoir si je puis donner 5 minutes de mon temps de parole à M. Danson, pour qu'il termine ses remarques, après quoi j'utiliserai mes 5 dernières minutes pour faire une brève déclaration.

**Le président:** Je n'ai pas entendu la première partie de votre demande.

**M. McRae:** Pourrais-je donner les 5 premières minutes de mon temps de parole à M. Danson, pour qu'il termine ses remarques, car il représente l'une des circonscriptions concernées? J'utiliserai ensuite les 5 dernières minutes pour faire une très brève déclaration.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Très bien.

**M. Danson:** Monsieur le président, j'aimerais simplement faire une dernière remarque afin que l'on sache bien qu'elle sera l'étendue de l'enquête. J'aimerais revenir sur la déclaration du ministre, le 30 janvier, lorsqu'il a parlé de cette enquête. Je n'en lirai que des extraits mais je voudrais que ceci soit absolument clair pour tous les députés qui peuvent ne pas avoir eu la possibilité de la lire aussi fréquemment que moi-même.

Nous allons créer un groupe indépendant chargé d'examiner ces questions et de recevoir des avis sur tous les problèmes concernant la planification des besoins de la région en matière de transports. Je parle ici de la planification des besoins car c'est très important pour cette province.

Nous passons ensuite à la page 12 de la déclaration du ministre, dont je vous citerai un paragraphe et demi.

Les décisions résultant d'une telle discussion ouverte avec le public affecteront le mode de vie des résidents de cette région pendant plusieurs générations. C'est pour cette raison que l'on considère que les groupes locaux concernés, aussi bien que les gouvernements, doivent avoir toute possibilité d'y participer. Ce processus sera le premier de ce genre et pourrait constituer un modèle pour l'avenir. Les terrains resteront bloqués pendant cette participation du public et des divers groupes intéressés. Les gens auront la possibilité d'apporter les éléments qu'ils jugent appropriés non seulement sur la question de l'aéroport, mais aussi sur celle du type de région urbaine qu'ils souhaitent et sur les effets que ceci peut avoir sur les services aériens aux aéroports.

J'ai relu ceci, monsieur le président, et monsieur le ministre, pour obtenir l'assurance que c'est bien ce genre d'enquête qui sera proposée à la province de l'Ontario.

**M. Marchand (Langelier):** C'est apparemment ce que j'ai déclaré et je m'y tiens.

[Text]

• 2155

**Mr. Danson:** Good. Thank you. Now Mr. Chairman, I think the composition of the board of enquiry is an extremely important aspect of it and I wonder if the Minister could give any indication of the type of people he would have in mind for this board, its size, their degree of independence, and whether they be specialists or generalists.

**Mr. Marchand (Langelier):** It is very difficult because if I tell you exactly what we have in mind that would mean it already has been decided what persons are going to be recommended. But we surely want impartial people. It is useless to have a board which will be strictly political and which nobody is going to believe. We will try to have a board which will have the respect of everybody. So that means it will be a nonpartisan board. I hope there will be some technicians but I hope they will not be in the majority. I hope you will have people that will express the feeling of the population on this airport. But I cannot go further than that because I really do not know. If it were in Quebec perhaps you would say that I have some names in my head. I do not in that case; I am really pure.

**Mr. Danson:** You always are pure, Mr. Minister.

**Mr. Harney:** Only in Ontario?

**Mr. Marchand (Langelier):** That does not mean that I am not pure in Quebec.

**Mr. Danson:** The question of independence is of particular importance to me. Do you envisage that the board will have the power to call witnesses? Will they be a responsive board to people who make representations to them, or will they take offensive action themselves? Can they call witnesses? Can officials be called? Can expert witnesses be called?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, we want this board to explore the situation. We want the board to listen to witnesses. The board is going to make the sole ruling. We have expressed our own opinion. We are ready to appear before the board and say why we have made the decision we have. And we want the scope of the terms of reference as large as possible and feasible under the law.

**Mr. Danson:** Would these witnesses be subject to questioning and cross-examination?

**Mr. Marchand (Langelier):** There is no objection to that.

**Mr. Danson:** And would that include officials of the government as well? Would the board have authority to commission some enquiries? I do not mean that you have enquiry after enquiry but at the same time, concurrent with the enquiry that is going on, there might be specialized areas of technology, possibly even sociology which they want to know about, or planning. Would they have such authority?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, on that, but we want some kind of control. If any kind of enquiry is requested, such as how many blackbirds there have been in Pickering, say, since 1901, we would say, no. I think that we have to find a way to control it.

[Interpretation]

**M. Danson:** Bon. Merci. Maintenant, monsieur le président, je crois qu'un des aspects des plus importants est la composition de la commission d'enquête et je me demande si le Ministre pourrait nous donner quelques indications sur les personnes qu'il entend choisir pour cette commission, l'importance de celle-ci, le degré d'indépendance de ses membres, et aussi si elles auront des spécialistes ou des généralistes.

**M. Marchand (Langelier):** Voilà qui est très difficile, parce que si je vous dis exactement ce que nous voulons faire, cela veut dire que tout a été décidé et que nous savons déjà qui sera recommandé. Mais nous voulons certainement des personnes impartiales. Il est inutile d'avoir un comité qui sera strictement politique et que personne ne va croire. Nous essaierons de créer un comité qui respectera tous et chacun. Ce sera donc un comité sans chauvinisme. J'espère qu'il y aura quelques techniciens et j'espère aussi qu'ils ne seront pas en majorité. J'espère y trouver des gens qui exprimeront les sentiments de la population au sujet de cet aéroport. Je ne peux m'aventurer plus loin, je ne sais vraiment pas. Si c'était au Québec, vous pourriez peut-être dire que j'ai quelques noms en tête. Mais dans le cas présent, je suis absolument pur.

**M. Danson:** Vous êtes toujours pur, monsieur le ministre.

**M. Harney:** Seulement en Ontario?

**M. Marchand (Langelier):** Cela ne veut pas dire que je ne le suis pas au Québec.

**M. Danson:** La question de l'indépendance du comité est particulièrement importante pour moi. Croyez-vous que le comité pourra de lui-même appeler des témoins? Devront-ils obéir à certaines personnes, ou pourront-ils prendre eux-mêmes certaines initiatives? Peuvent-ils appeler des témoins? Pourront-ils faire témoigner des fonctionnaires ou des experts?

**M. Marchand (Langelier):** Oui, nous voulons que ce comité explore la situation. Nous voulons que le comité écoute les témoins. Le comité sera seul juge. Nous avons déjà exprimé notre opinion. Nous sommes prêts à comparaître devant la Commission et à justifier les décisions que nous avons prises. Nous voulons accorder un mandat qui sera, juridiquement, aussi étendu que possible.

**M. Danson:** Ces témoins pourront-ils être interrogés?

**M. Marchand (Langelier):** Il n'y a pas d'objection.

**M. Danson:** Cela comprend aussi les fonctionnaires de l'État? La Commission aura-t-elle le pouvoir d'instituer certaines enquêtes? Je ne veux pas dire qu'il y aura enquête après enquête, mais au cours de l'enquête principale il se peut qu'il y ait des domaines spécialisés de la technologie, éventuellement de la sociologie, que l'on voudra approfondir ou planifier. Auront-ils de tels pouvoirs?

**M. Marchand (Langelier):** Oui, mais dans ce domaine, nous voulons une certaine autorité. Si on nous demande toutes sortes d'enquêtes, par exemple, à savoir combien il y a eu d'épave dans Pickering depuis, disons, 1901. Nous répondrons non. Je crois qu'il nous faut garder une certaine autorité.



[Texte]

**Mr. Danson:** I mean the board itself would have such authority?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, but within a certain budget, because I hope this board will not have more power to spend money than the government itself.

**Mr. Danson:** Will they have a secretariat, a professional staff of their own?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think they will need it. This is why we were talking of a team, a team not only of experts but a secretariat, and this is why we need some money. And if we are cut down to the level that has been proposed that means we cannot do that.

**Mr. Danson:** Thank you, Mr. Minister.

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, I would like to continue with Mr. Danson's questions because it is very precisely at this point that I cannot quite understand this exercise. Apparently, to start off with, I assumed that the reason for the motion was that we wanted to cut the airport right out and cutting the funds for expropriation appeared to be the way of doing this. Then I find there is great solicitation for funds so that there will be enough funds available to complete expropriation for those who want to be expropriated and the only thing that is going to be cut out by this motion—and that is why I cannot support the motion—is the independent enquiry. Perhaps there were not enough funds. But it seems to me that it is this independent enquiry which is extremely important.

As I mentioned the other night, and I repeat myself on this, I think there has been a great change in the last three or four years in the thinking in many parts of the world, in many parts of Canada, and particularly in the Toronto area regarding growth, regarding whether or not we need growth in air travel and so on. There is also a question in my mind about whether there will be enough energy available where the cost of energy as such will mean that other alternative forms of transportation may become much more attractive than they are today. For instance, it takes roughly between one quarter and one sixth the amount of fuel to move someone by air, giving optimal loading, as it does by ground transportation, by rail, and so these possibilities may become stronger as time goes on.

• 2200

I think, Mr. Minister, it is very important that this inquiry, this independent committee of inquiry, be permitted to function as freely as possible and that it have funds to do independent investigations where these are necessary, not in a frivolous way. I think it is important that funds be made available, and this is one of the reasons I would like to preserve the amounts in the estimates so that funds can be available for this type of purposes.

I would suggest that there would be funds needed for some look at alternative possibilities. I think there is also, generally speaking, unfairness when an organization such as the Department of Transport is put against a group of individuals in terms of the amounts of money that are available. So I hope, Mr. Minister, that funds will be made available for alternate studies and I understand, at least for some studies, that the board itself may want to begin. I understand that is the case, is it not?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, there is a control; there has to be a control. Of course, we are not going to repeat two or three times the same... you know how expensive

[Interprétation]

**M. Danson:** Oui, mais la Commission aura-t-elle de tels pouvoirs?

**M. Marchand (Langelier):** Oui, mais dans les limites d'un certain budget, car j'espère que cette Commission n'aura pas plus de pouvoir de dépenser l'argent que le gouvernement lui-même.

**M. Danson:** Auront-ils un secrétariat, leur propre personnel professionnel?

**M. Marchand (Langelier):** Je crois qu'ils en auront besoin. C'est pourquoi nous parlons d'une équipe, une équipe composée non seulement d'experts mais aussi d'un secrétariat, et c'est pourquoi nous demandons de l'argent. Et si on nous rabaisse au niveau qui a été proposé, alors nous ne pourrions pas le faire.

**M. Danson:** Merci, monsieur le ministre.

**M. McRae:** Monsieur le président, j'aimerais continuer dans le même sens, car, c'est précisément ici que je ne comprends plus très bien. Apparemment, au départ, je croyais que le but de cette motion était de supprimer immédiatement le projet de l'aéroport et la suppression des fonds semblait la chose à faire. Soudain je m'aperçois qu'il y a beaucoup de sollicitation pour les fonds, de telle sorte qu'il y aura assez de crédits disponibles pour réaliser l'expropriation de ceux qui la désirent, et la seule chose que cette motion va réduire, et c'est ce que je ne peux approuver dans celle-ci, c'est l'enquête indépendante. Il n'y avait peut-être pas assez de crédits, mais il me semble que c'est cette enquête indépendante qui est extrêmement importante.

Comme je l'ai dit l'autre soir, et je me répète, je crois qu'il y a eu, dans les trois ou quatre dernières années, un changement important, dans plusieurs parties du monde, plusieurs parties du Canada, particulièrement dans la région de Toronto, dans la façon dont les gens conçoivent maintenant la croissance et plus particulièrement l'utilité du transport aérien et ainsi de suite. Je me demande s'il y aura assez d'énergie disponible, alors que le coût de l'énergie implique que d'autres formes de transport peuvent devenir plus attrayantes qu'elles ne le sont actuellement. Ainsi, l'avion consomme environ de quatre à six fois moins de carburant que le chemin de fer ou le transport de surface. C'est pourquoi ces possibilités peuvent prendre de plus en plus d'importance.

Je crois, monsieur le ministre, qu'il est indispensable de permettre à ce comité d'enquête indépendant d'agir aussi librement que possible et de lui fournir des fonds afin qu'il effectue des recherches lorsqu'elles s'avèrent nécessaires et non pas à la légère. Il faut également disposer de fonds et c'est l'une des raisons pour laquelle j'aimerais garder l'argent des prévisions budgétaires afin que des fonds puissent être disponibles pour ce genre de choses.

Je suppose qu'il faut des fonds pour étudier de nouveaux projets. Je crois également qu'il y a souvent de l'injustice lorsqu'un organisme comme le ministère des Transports est mis face à un groupe d'individus en termes d'argent disponible. Donc, j'espère, monsieur le ministre, que les fonds seront à notre disposition pour différentes études et je comprends, au moins pour certaines études, que la Commission puisse vouloir commencer. Je crois que c'est le cas, n'est-ce pas?

**M. Marchand (Langelier):** Oui, il y a une vérification; il le faut. Bien sûr, nous ne répéterons pas deux ou trois fois la même chose. Vous savez ce que coûtent ces recherches,

[Text]

those inquiries are. But if the board feels that it needs new information, it will be authorized to spend the money to get this information.

**Mr. McRae:** Another point. If a very serious group wants to make a presentation to that board—and I am not talking about a frivolous group but a serious group—would there be funds available, for instance, for presentation, for lawyers and this kind of thing which are basically necessary if they are going to make a presentation which is adequate?

**Mr. Marchand (Langelier):** I cannot give you an answer. What is a serious group?

**Mr. McRae:** Let us say a group the size of Pollution Probe, a well known group.

**Mr. Marchand (Langelier):** It might be a group which addresses itself to a serious problem but which is not necessarily a serious group.

**Mr. McRae:** But in the judgment of the independent committee itself, there would be funds if they felt that they should have these funds for this purpose within the budget.

**Mr. Marchand (Langelier):** We have not been as far as that, but probably we will have to set a certain number of rules for the board to decide what money it can spend and for what purpose. We are all bound by this. I do not know why you should ask for such a board to have more authority or leeway than anybody is ready to give to the government itself, for example. So we will have to think. We want the inquiry to be serious. If we need a new investigation, I am not opposed to that, but it would have to be done according to certain rules and certain restrictions necessarily because it is public money. It is not because it is Pickering that we will say, let us spend any kind of money for anything because we think that it is a good thing and a serious group.

I agree with your thinking that if there is a need for an investigation or facts that should be put before the board—and this is important—we should find ways and means to have those facts before the board.

**Mr. McRae:** I will give you an example. Suppose the guided ground transportation group at Queen's University were available to make a presentation on alternative possibilities of rapid ground transportation, I would ask—I would not put this as a question but rather make a statement—that you give serious consideration to a group of that calibre being allowed funds to make a presentation.

• 2205

**Mr. Marchand (Langelier):** You know the first objective of this board of examination, the one the department thought of at the beginning, will be to study the role of this new airport in relation to Malton and also to study the transportation problem in Metropolitan Toronto. There is no doubt that if there is a study which is of some interest to the board, it probably will be one of the first things the board will look at.

**An hon. Member:** Where will the funds come from?

**Mr. Marchand (Langelier):** You have already started that.

[Interpretation]

mais si la Commission désire de nouvelles informations, elle sera autorisée à se servir des fonds pour les obtenir.

**M. McRae:** Une autre question. Si un groupe très sérieux veut présenter un exposé à la commission—je parle bien d'un groupe sérieux—y aurait-il des fonds à sa disposition, par exemple pour la présentation, les frais d'avocat et ce genre de choses qui sont indispensables pour une présentation appropriée?

**M. Marchand (Langelier):** Je ne peux vous répondre. Qu'est-ce qu'un groupe sérieux?

**M. McRae:** Disons un groupe de l'importance de celui qui traite de la pollution, un groupe bien connu.

**M. Marchand (Langelier):** Un groupe traitant de questions sérieuses n'est pas nécessairement un groupe sérieux.

**M. McRae:** Mais, selon l'opinion du comité indépendant, il aurait des fonds disponibles, dans le cadre du budget, s'il en avait besoin.

**M. Marchand (Langelier):** Nous n'avons pas été si loin, mais il faudra certainement établir un certain nombre de règlements pour la Commission afin de décider quel montant peut être mis à sa disposition et pour quels projets. Nous sommes tous limités. Je ne comprends pas pourquoi vous demandez qu'une commission ait plus de liberté ou plus d'autorité quand personne d'autre n'est prêt à en donner au gouvernement lui-même par exemple. Il faudra y penser. Nous voulons une enquête sérieuse. Je ne m'oppose pas à une nouvelle enquête, mais il faudra qu'elle se fasse selon certains règlements et certaines restrictions qui sont nécessaires parce qu'il s'agit de fonds publics. Ce n'est pas parce que nous jugeons que l'aéroport de Pickering est une bonne chose, administré par un groupe sérieux, qu'il faut dépenser beaucoup d'argent pour n'importe quoi.

Je suis d'accord avec vous que s'il faut faire une enquête ou s'il faut exposer les faits à la Commission, et ceci est important, nous devrions trouver les moyens de le faire.

**M. McRae:** Je cite un exemple. Si le groupe de l'université *Queen* qui s'occupe du transport de surface expose les différentes possibilités de transport de surface rapide, j'aimerais, et ce n'est pas une question mais plutôt une déclaration, que vous envisagiez d'accorder les fonds nécessaires à un groupe de ce calibre.

**M. Marchand (Langelier):** Vous savez que le premier objectif de cette commission d'étude, objectif fixé par le ministère dès le début, sera d'étudier le rôle de ce nouvel aéroport en relation avec Malton et également d'étudier la question du transport dans la ville de Toronto et ses banlieues. Il n'y a pas de doute que si une étude est d'un certain intérêt pour la Commission, elle sera la première chose examinée par la Commission.

**Un député:** D'où viendront les fonds?

**M. Marchand (Langelier):** Vous avez déjà mentionné cela.



[Texte]

**The Chairman:** Mr. Rose on a point of order.

**Mr. Rose:** I do not know whether the Minister was referring to me, but I did not start anything, sir.

**Mr. Marchand (Langelier):** I was not referring to you.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, I have been a member of this Committee during this session of Parliament and we have never gone beyond 10 o'clock. I have no desire to cut off Mr. Mazankowski, if he is the next one on the list because I am sure he has some gems, nor do I want to cut off even the kind of discussion that some of the rest of us have been putting forward, but if Mr. Mazankowski would stand still for this one I would be prepared to call the question on this now.

**The Chairman:** Fine, if no one wants to ask any more questions.

**Mr. Rose:** I so move.

**Mr. Cafik:** Mr. Chairman, when I spoke earlier I said that I would like to be first on the next round and I still have a number of comments that I would like to make in respect of this motion.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Chairman, I am not a member of this Committee tonight, but as a private member of the House I would like to ask some questions. I would be prepared to have the question put now, but if the discussion is going to continue, I suggest, Mr. Chairman, that another meeting of this Committee be held so that a number of us will be able to continue to ask the Minister questions. If it is the will of this Committee that we go on and on, then I suggest that maybe we should have another meeting.

**The Chairman:** The Minister and his officials will be back before the Committee, Mr. Blenkarn, and you can ask them questions on airports until May 31, in any case. However, the Chair thought we could perhaps reach some kind of a decision on this motion tonight. There are a couple of names of members on my list who have not yet had an opportunity to question, Mr. Mazankowski and you, Mr. Blenkarn. You are the only two members of Parliament present who have not spoken yet tonight. I also have Mr. Cafik and Mr. Danson who has had a kind of bootleg second round already. Whether he wants to go again, I do not know. I have Mr. Cafik, Mr. Danson, Mr. Stevens and Mr. Atkey on the list for a second round. I have had some experience in sitting well after 10 o'clock, Mr. Rose, and . . .

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Yes, Mr. Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** You referred to a couple of members of Parliament who have not spoken. There are some of us here who have not spoken because we are not vitally concerned with Pickering, but we have questions to ask of these gentlemen on their authority. I do not think it is fair that we should be called upon to sit here indefinitely tonight. If the Committee is ready for the question, call the question now. If not, I suggest that we adjourn and come back another day because some of us have other questions to ask.

[Interprétation]

**Le président:** M. Rose soulève un point d'ordre.

**M. Rose:** Je ne sais pas si le ministre parlait de moi, mais je n'ai rien mentionné, monsieur.

**M. Marchand (Langelier):** Je ne parlais pas de vous.

**M. Rose:** Monsieur le président, j'ai été membre de ce Comité pendant toute cette session parlementaire et nous n'avons jamais continué après 10 h. 00. Je n'ai pas l'intention d'empêcher M. Mazankowsky de parler, s'il est le prochain sur la liste, parce que je suis sûr qu'il y a plusieurs choses de grande valeur à nous dire et je ne veux pas non plus interrompre le genre de discussion que certains d'entre nous ont commencée, mais si M. Mazankowsky veut s'arrêter, je suis prêt à demander le vote maintenant.

**Le président:** D'accord, personne ne veut poser de questions.

**M. Rose:** Je propose la motion.

**M. Cafik:** Monsieur le président, lorsque j'ai parlé plus tôt, j'ai dit que je serais le premier sur la prochaine liste et j'ai encore un certain nombre de remarques que j'aimerais faire au sujet de cette motion.

**M. Blenkarn:** Monsieur le président, je ne suis pas membre de ce Comité ce soir, mais en tant que membre de la Chambre, j'aimerais poser quelques questions. Je serais prêt à proposer le vote maintenant, mais si les discussions doivent continuer, je propose, monsieur le président, de tenir une autre séance de ce Comité afin qu'un certain nombre d'entre nous puissent continuer à poser des questions au ministre. Si c'est la volonté de ce Comité de continuer sans arrêt, alors je propose de tenir une autre séance.

**Le président:** Le ministre ainsi que ses collègues reviendront devant le Comité, monsieur Blenkarn, et vous pourrez leur poser des questions au sujet des aéroports jusqu'au 31 mai. Toutefois, la présidence croit qu'il faudrait en arriver à un certain genre de décision au sujet de cette motion ce soir. Il y a deux noms sur ma liste, des membres n'ont pas encore eu l'occasion de parler, ce sont M. Mazankowsky et vous, M. Blenkarn. Vous êtes les deux seuls membres du Parlement, présents ce soir, qui n'avez pas encore parlé. J'ai aussi M. Cafik, ainsi que M. Danson qui a parlé une deuxième fois déjà. Veut-il parler une autre fois, je ne sais pas. J'ai aussi M. Cafik, M. Danson, M. Stevens et M. Atkey sur ma deuxième liste. J'ai déjà eu l'expérience de séances qui ont continué bien au-delà de 10 h. 00, monsieur Rose, et . . .

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, un point d'ordre.

**Le président:** Oui, monsieur Thomas.

**M. Thomas (Moncton):** Vous mentionnez deux membres du Parlement qui n'ont pas encore parlé. Certains d'entre nous n'ont pas encore parlé parce que nous ne sommes pas encore intéressés à la question de Pickering, mais nous avons d'autres questions qui relèvent de la compétence de ces messieurs. Je ne crois pas qu'il serait juste de siéger ici indéfiniment. Si le Comité est prêt à passer au vote, passons au vote maintenant. Sinon, je propose d'ajourner la séance et de revenir un autre jour parce que certains d'entre nous ont d'autres questions à poser.

[Text]

**Mr. McRae:** I would agree with that. I would agree, Mr. Chairman.

**Mr. Rose:** On a point of order, Mr. Chairman, in view of the comments made by Mr. Cafik and others who have questions central to the discussion tonight, I do not think they are going to be in any way impeded from putting those questions at another early session at which these gentlemen will be present. Perhaps we could get a consensus to call the question at this moment as long as it is fully understood that we can go on with this subject at another meeting.

**The Chairman:** I think the Chair should caution the members to this effect, if I might Mr. MaZankowsky. Mr. Thomas has made a very good point. I called Mr. McKenzie, Mr. Kempling and a number of other members including Mr. Rose at the beginning of the meeting when they suggested they wanted to speak on something else. The Chair would like to reach a decision and if the members could be brief, I can see our reaching a decision relatively soon. If the members want to carry on, we can carry on and come back another day. The Chair is in the hands of the Committee. If someone wants to adjourn, he can move a motion, we can vote on it . . .

**Mr. Rose:** I believe I did that Mr. Chairman, I moved a motion.

**The Chairman:** I did not hear you move a motion, Mr. Rose.

**Mr. Rose:** Yes, I would be willing to move a motion to adjourn.

**Mr. Blenkarn:** It being 10 o'clock, Mr. Chairman, you are obligated to accept it.

**Mr. Rose:** I am sorry, I am willing to move that the question be put.

• 2210

**The Chairman:** Oh, I see. The question can be put with the consent of all members here. You cannot move a motion that the question be now put.

**Mr. Atkey:** Mr. Chairman, if it would assist you, as the mover of the motion I certainly would be willing to withhold my remarks, in the interest of getting a decision on this matter tonight, if other members were willing to do likewise. However, there have been sufficiently important, and I might say distorted, statements made here tonight which I would like to correct as they relate to my motion. If other members are going to speak, then I feel compelled to answer some of the charges that have been made. So if it is the consensus of the Committee that we move ahead to a vote it might be in our interest to do so. This will surely then satisfy Mr. Thomas and Mr. McKenZie and others who are anxious to move on to other things in the air transportation program, with some justification, I might add.

**The Chairman:** We had scheduled next Thursday for the Ministry of Transport, and air transport and capital expenditures are involved in more than one vote. We are now specifically dealing with only one vote, so air transportation could still be questioned on some of the other votes. The Chair is in the hands of the Committee. If there is some consensus that the question be put . . .

[Interpretation]

**M. McRae:** Je suis d'accord avec cela. Je suis d'accord, monsieur le président.

**M. Rose:** Un point d'ordre, monsieur le président. Tenant compte des remarques faites par M. Cafik et les autres qui ont des questions pertinentes à la discussion de ce soir, je ne crois pas qu'ils seront empêchés de poser des questions à une prochaine séance à laquelle ils participeront. Peut-être serait-il possible de passer au vote immédiatement si, bien sûr, il est entendu que nous pourrions poursuivre la discussion à la prochaine séance.

**Le président:** Je crois que la présidence devrait prévenir les membres à cet effet, si je le puis, monsieur Mazankowski; la proposition de M. Thomas est très bonne. J'ai appelé M. McKenzie, M. Kempling et un certain nombre d'autres membres, y compris M. Rose, au commencement de la séance, quand ils ont mentionné qu'ils voulaient parler d'un autre sujet. La présidence aimerait en arriver à une décision et si les membres pouvaient être brefs, je crois que nous en arriverions à une décision assez rapidement. Si les membres veulent continuer, nous pouvons continuer et revenir un autre jour. La présidence est entre les mains du Comité. Si quelqu'un veut ajourner, il peut proposer la motion, et nous pouvons voter . . .

**M. Rose:** Je crois que je viens de faire cela, monsieur le président, j'ai proposé la motion.

**Le président:** Je ne vous ai pas entendu proposer la motion, monsieur Rose.

**M. Rose:** Oui, je serais prêt à proposer la motion afin d'ajourner.

**M. Blenkarn:** Étant donné qu'il est 10h00, monsieur le président, vous êtes forcé d'accepter.

**M. Rose:** Je m'excuse, je suis prêt à proposer de passer au vote.

**Le président:** Je vois. On pourra procéder au vote avec l'assentiment de tous les membres ici présents. Vous ne pouvez proposer la mise aux voix maintenant.

**M. Atkey:** Monsieur le président, si cela peut vous être utile, en tant que parrain de la motion, je serais prêt à ne faire aucun commentaire si les autres députés veulent en faire autant, de façon à en arriver à une décision ce soir. Toutefois, nous avons entendu ici bon nombre de commentaires importants et, j'ose dire, déformés, pour que je veuille apporter des précisions étant donné qu'ils se rapportent à ma proposition. Si les autres députés veulent parler, je me verrai donc contraint à réfuter certaines accusations. Si le Comité est d'accord pour que nous passions au vote, il serait peut-être dans notre intérêt de le faire. MM. Thomas, McKenzie, et plusieurs autres seront satisfaits, puisqu'ils sont désireux d'aborder d'autres problèmes du programme de transport aérien et je dois ajouter qu'ils ont raison.

**Le président:** Nous avons prévu jeudi prochain pour le ministère des Transports; or, le transport aérien ainsi que les dépenses d'immobilisation interviennent dans plusieurs postes du Budget. Nous nous intéressons actuellement à un seul poste et la question du transport aérien pourrait donc être abordée ultérieurement. Je m'en remettraux vœux du Comité. Avons-nous l'unanimité pour passer au vote?



[Texte]

**Mr. Harney:** It is agreed that we test the Committee informally to see if there is a consensus that the question should be put. Would you like to do that, Mr. Chairman? The matter should be adjourned.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Some members have not yet been heard on the first round, and I think Mr. Atkey spelled out very handsomely that he would like to have an opportunity to rebut some of the remarks that have been made, and I believe rightly so. That being the case, I suggest that you as Chairman should give consideration to those who have not yet been heard on the first round and then give Mr. Atkey an opportunity before the vote is taken. That would be a sensible way of doing it and I suggest that to you for this evening.

**The Chairman:** Mr. Cafik.

**Mr. Cafik:** Mr. Chairman, I was the first questioner and I did want to ask questions on another round, but if there is agreement in the Committee I am willing to forego them for the sake of putting this question now. I will return to the next Committee meeting and pursue important points on which I want to get commitments from the Minister. But I am willing to have the motion put now if you choose.

**Mr. Atkey:** I agree.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, after those words of wisdom I would certainly refrain from questioning the Minister and the witnesses. My question had to do with the airport revolving fund and we will still have ample opportunity to deal with that particular subject.

**The Chairman:** Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I would agree. I will go along with that.

**The Chairman:** There seems to be some consensus that the question should be put. Do you want me to read the motion again?

**Some hon. Members:** No.

Motion negatived: Yeas, 7; nays, 10.

**Mr. Cafik:** I move that the meeting be adjourned.

**The Chairman:** Meeting adjourned.

[Interprétation]

**M. Harney:** Nous sommes d'accord pour sonder les intentions du Comité à titre non officiel, afin de voir si tous les membres sont d'accord pour passer au vote, après quoi, monsieur le président, nous pourrions ajourner.

**Le président:** Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Certains députés n'ont pas encore été entendus au premier tour, et je crois que M. Atkey a élégamment fait comprendre qu'il voulait réfuter certains commentaires, à juste titre, d'ailleurs. Les choses étant ainsi, pourquoi ne pas donner une chance à ceux qui n'ont pas encore parlé ainsi qu'à M. Atkey. Ce serait une bonne façon de procéder.

**Le président:** Monsieur Cafik.

**M. Cafik:** Monsieur le président, j'étais le premier à poser des questions au premier tour et je voulais en poser d'autres, mais si le Comité s'entend, je m'abstiendrai, afin de passer au vote immédiatement. A la prochaine réunion, je poursuivrai et parlerai de points importants sur lesquels j'aimerais avoir des engagements financiers de la voix du ministre. Mais je consens à passer au vote si vous le désirez.

**M. Atkey:** Je suis d'accord.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, après ces bons mots, je m'empêcherai donc de poser des questions au ministre et aux témoins concernant le fonds de roulement de l'aéroport. Nous aurons encore la chance d'y revenir.

**Le président:** Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je suis d'accord avec vous.

**Le président:** L'unanimité semble être faite, nous passons au vote. Voulez-vous que je vous donne à nouveau lecture de la motion?

**Des députés:** Non.

La motion est rejetée par dix voix contre sept.

**M. Cafik:** Je propose l'ajournement de la réunion.

**Le président:** La séance est levée.











HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Thursday, May 10, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le jeudi 10 mai 1973

Président: M. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1973-74—  
Department of Transport

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1973-1974—  
Ministère des Transports

APPEARING:

The Honourable Jean Marchand,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

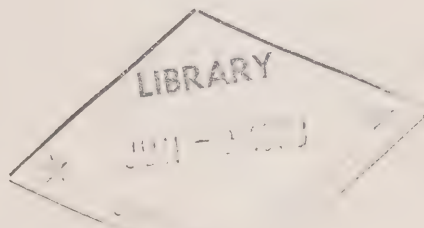
L'honorable Jean Marchand,  
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Beatty (*Wellington-  
Grey-Dufferin-  
Waterloo*)  
Blais  
Campbell

Danson  
Ellis  
Godin  
Guay (*Saint-Boniface*)  
Harney

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Kempling  
Kuntz  
Loiselle  
Mazankowski  
Nielsen

Railton  
Rose  
Stevens  
Turner  
(*London East*)—(19).

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O.65(4)(b)

On Wednesday, May 9, 1973:

Mr. Loiselle replaced Mr. Fleming.

On Thursday, May 10, 1973:

Mr. Campbell replaced Mr. Turner (*London East*);

Mr. Nielsen replaced Mr. Thomas (*Moncton*);

Mr. Forrestall replaced Mr. Kempling;

Mr. Ellis replaced Mr. McKenzie;

Mr. Blais replaced Mr. Cafik;

Mr. Trudel replaced Mr. Duquet;

Mr. Kempling replaced Mr. Forrestall;

Mr. Kuntz replaced Mr. Atkey;

Mr. Turner (*London East*) replaced Mr. Trudel.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 9 mai 1973:

M. Loiselle remplace M. Fleming.

Le jeudi 10 mai 1973:

M. Campbell remplace M. Turner (*London-Est*);

M. Nielsen remplace M. Thomas (*Moncton*);

M. Forrestall remplace M. Kempling;

M. Ellis remplace M. McKenzie;

M. Blais remplace M. Cafik;

M. Trudel remplace M. Duquet;

M. Kempling remplace M. Forrestall;

M. Kuntz remplace M. Atkey;

M. Turner (*London-Est*) remplace M. Trudel.

CORRIGENDUM

*Issue No. 5*

EVIDENCE

Tuesday, April 17, 1973

Page 5:70 (bottom of the page): should read "Mr. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*)" instead of "Mr. Beattie (*Hamilton Mountain*)".

*Fascicule n° 5*

TÉMOIGNAGES

Le mardi 17 avril 1973

Page 5:70 (bas de la page): devrait indiquer «M. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*)» au lieu de «M. Beattie (*Hamilton Mountain*)».



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 10, 1973.

(10)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:15 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Atkey, Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Blais, Cafik, Campbell, Danson, Duquet, Ellis, Forrestall, Guay (*St. Boniface*), Harney, Horner (*Crowfoot*), Loisel, Mazankowski, McKenzie, McRae, Nielsen, Railton, Rose, Stevens and Trudel.

*Other Members present:* Messrs. Bell and Dinsdale.

*Appearing:* The Honourable Jean Marchand, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister; Mr. W. H. Huck, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. W. M. McLeish, Director General, Civil Aeronautics; Mr. E. Winsor, Director General, Airports and Construction Services.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Estimates 1973-74. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 3, 1973, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of the Estimates 1973-74 of the Department of Transport (*Air Transportation Program*).

And debate arising thereon;

Mr. Rose moved,—That the Standing Committee on Transport and Communications request from the House of Commons a reference to travel throughout the four Western Provinces during the first or second week of June 1973 to receive briefs and hear witnesses concerning harbour, air, transportation and associated labour matters, after the conclusion of this Committee's consideration of the Estimates, and to report to the House not later than June 30, 1973.

The Chairman ruled the proposed motion out of order on the basis of Citations 304 (1) and (2) in Beauchesne's Fourth Edition.

Debate was resumed on the Estimates 1973-74 of the Department of Transport (*Air Transportation Program*).

Mr. Mazankowski moved,—That the Committee recommend that the Government consider the advisability that the revision of the Air Service Fees Regulations with respect to the landing of aircraft at the Ministry's airports be not effective, as proposed, on July 1, 1973 but be suspended to permit study and evaluation in consultation with representatives of flying clubs, commercial flying schools and aviation associations.

After debate thereon, the question being put on the said motion, and the result of the Vote having been announced: YEAS: 8; NAYS: 8, Mr. Chairman gave his casting vote in the affirmative, and the motion was agreed to.

And debate continuing;

In the course of the meeting, the Minister and the witnesses answered questions.

At 12:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to 8:00 o'clock p.m. this day.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 10 MAI 1973.

(10)

[Translation]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 15 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Atkey, Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Blais, Cafik, Campbell, Danson, Duquet, Ellis, Forrestall, Guay (*Saint-Boniface*), Harney, Horner (*Crowfoot*), Loisel, Mazankowski, McKenzie, McRae, Nielsen, Railton, Rose, Stevens et Trudel.

*Autres députés présents:* MM. Bell et Dinsdale.

*Comparaît:* L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. O. G. Stoner, sous-ministre; M. W. H. Huck, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; W. M. McLeish, directeur général, Aéronautique civile; E. Winsor, directeur général, Services des aéroports et de la construction.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi portant sur le Budget des dépenses 1973-1974. (*Voir procès-verbal du mardi 3 avril 1973, Fascicule n° 1*).

Le Comité reprend l'étude du Budget des dépenses 1973-1974 du ministère des Transports (*Programme des transports aériens*).

Et un débat s'étant élevé;

M. Rose propose,—Que le Comité permanent des transports et des communications fasse une demande à la Chambre des communes pour qu'il se déplace dans les quatre provinces de l'Ouest au cours de la première ou de la deuxième semaine de juin 1973 pour recevoir des mémoires et entendre des témoins concernant les ports, les services aériens, le transport et les questions connexes à la main-d'œuvre, après la fin de l'étude du budget des dépenses par notre comité, et qu'il en fasse rapport à la Chambre au plus tard le 30 juin 1973.

Le président déclare la motion irrecevable en invoquant les commentaires 304 (1) et (2) de la IV<sup>e</sup> édition de Beauchesne.

Le débat reprend sur le Budget des dépenses 1973-1974 du ministère des Transports (*Programme des transports aériens*).

M. Mazankowski propose,—Que le Comité recommande au gouvernement d'étudier l'opportunité que la révision du règlement sur les taxes des Services aéronautiques relativement à l'atterrissage des avions aux aéroports du ministère n'entre pas en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1973 comme il est proposé, mais soit suspendue pour en permettre l'étude et l'évaluation en consultation avec les représentants des clubs, des écoles commerciales et des associations aéronautiques.

Après un débat, ladite motion est mise aux voix, et à la suite du vote de 8 contre 8, monsieur le président accorde son vote prépondérant à la motion, qui est adoptée.

Et le débat se poursuit;

Au cours de la séance, le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 12 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures aujourd'hui.

# EVENING SITTING (11)

[Text]

The Committee reconvened at 8:20 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Danson, Guay (*St. Boniface*), Harney, Horner (*Crowfoot*), Kempling, Kuntz, Loiselle, Mazankowski, McRae, Nielsen, Stevens and Turner (*London East*).

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister; Mr. G. A. Scott, Senior Assistant Deputy Minister; Mr. W. H. Huck, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. M. M. Fleming, Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. B. Baribeau, General Manager, New Montreal International Airport Project; Mr. W. M. McLeish, Director General, Civil Aeronautics; Mr. P. Potvin, Revolving Funds; Mr. E. Winsor, Director General, Airports and Construction Services.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Estimates 1973-74. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 3, 1973, Issue No. 1*).

Debate was resumed on the Estimates 1973-74 of the Department of Transport (*Air Transportation Program*).

The witnesses answered questions.

It was agreed that a Corrigendum be printed on page 2 of this day's Minutes of Proceedings and Evidence with regard to a statement made by Mr. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*) on Tuesday, April 17, 1973 (*see Issue No. 5, page 5:70—bottom of the page*) and attributed in error to Mr. Beattie (*Hamilton Mountain*).

After further debate;

Vote L30—Payments into the Airports Revolving Fund, carried, on division.

Vote 15—Operating expenditures, carried.

Vote 20—Capital expenditures, carried.

Vote 25—Grants and contributions, carried.

*Ordered*,—That the Chairman report to the House the Estimates relating to the Air Transportation Program of the Department of Transport, the said report to include the resolution relating to the Air Service Fees Regulations adopted at this morning's meeting.

At 10:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

# SÉANCE DU SOIR (11)

[Traduction]

La séance du comité reprend à 20 h 20, sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Danson, Guay (*Saint-Boniface*), Harney, Horner (*Crowfoot*), Kempling, Kuntz, Loiselle, Mazankowski, McRae, Nielsen, Stevens et Turner (*London-Est*).

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. O. G. Stoner, sous-ministre; M. G. A. Scott, sous-ministre adjoint principal; M. W. H. Huck, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. M. M. Flemming, sous-administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. B. Baribeau, directeur général, projet du nouvel aéroport international de Montréal; M. W. M. McLeish, directeur général, de l'aéronautique civile; M. P. Potvin, Service des Fonds renouvelables; M. E. Winsor, directeur général, Services des aéroports et de la construction.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi se rapportant au budget des dépenses 1973-1974. (*Voir le procès-verbal du mardi 3 avril 1973, fascicule n° 1*).

Le débat reprend au sujet du budget de 1973-1974 du ministère des Transports (*Programme des transports aériens*).

Les témoins répondent aux questions.

Il est convenu d'imprimer un erratum à la page 2 des procès-verbaux et témoignages du jour ayant trait à la déclaration faite par M. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*) le mardi 7 avril 1973, (*Voir fascicule n° 5, au bas de la page 570*) et attribuée par erreur à M. Beattie (*Hamilton Mountain*).

Après débat,

Le crédit L30—Paiements aux fonds renouvelables des aéroports, est adopté sur division.

Le crédit 15—Dépenses de fonctionnement, est adopté.

Le crédit 20—Dépenses en capital, est adopté.

Le crédit 25—Subventions et contributions, est adopté.

*Il est ordonné:* Que le président fasse rapport à la Chambre au sujet du budget des dépenses se rapportant au programme des transports aériens du ministère des Transports, ledit rapport comprenant la résolution adoptée à la séance de ce matin en ce qui a trait au règlement sur les taxes des Services aéronautiques.

A 22h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 10, 1973.

[Texte]

The Chairman: Gentleman, I see a quorum. We have already lost 15 minutes. That is terrible. Did you want to switch with Mr. McKenzie, Mr. Mazankowski? I have your name down first.

Mr. Mazankowski: All right.

The Chairman: Go ahead, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask the Minister some questions on a letter I wrote him on April 17 about a series of complaints I had received from Air Canada employees at Dorval. In the list of complaints they highlighted a number of MOT regulations as not being adhered to. Have you completed any investigation at all on this letter?

Hon. Jean Marchand (Minister of Transport): Yes, we have. I will ask the Deputy Minister to answer this. Mr. Stoner.

Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister, Ministry of Transport): Mr. McKenzie, we did follow up your letter. If Mr. McLeish is here this morning he might like to speak about the level and standards of operation of the maintenance at Dorval and their compliance with our regulations.

Mr. W. M. McLeish (Director-General, Civil Aeronautics, Ministry of Transport): Thank you, Mr. Chairman. With respect to the safety aspects that were questioned in your letter we have, of course, a continual audit of all the carriers. With respect to Air Canada specifically, there is no evidence to support the allegations in the information provided to you. If we could receive some specific evidence of lack of safety we would be most pleased to investigate this further.

Mr. McKenzie: How was the investigation conducted?

Mr. McLeish: In our normal approach to auditing an air carrier we have inspectors dealing with various aspects of the maintenance of aircraft on a daily basis. We pursue various types of problems and incident reports and we use these as a means to go in and investigate in depth all the various shops of an air carrier. At the same time, we have periodic audits when we go through an entire shop to examine procedures that are used to see that the test equipment is properly calibrated and that the training standards for the personnel are all up to the standards set in manuals which have been approved for each specific company, outlining procedures that each company uses.

• 1120

There was no specific investigation conducted upon receipt of your letter because there were no specific points that we were able to investigate; and since our normal surveillance has not disclosed any evidence to support, even in the general sense, the points being made in the information made available to you, I was unable to direct an inquiry.

Mr. McKenzie: One specific point that was brought to my attention, and I saw this myself when I visited the base, was that of the outdated manuals there. I pointed that out in my letter. Did your department send anybody to investigate that?

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 10 mai 1973.

[Interprétation]

Le président: Messieurs, nous avons un quorum. Nous avons déjà perdu quinze minutes, ce qui est très regrettable. Monsieur Mazankowski, voulez-vous laisser votre place à M. McKenzie? Votre nom est le premier sur ma liste.

M. Mazankowski: D'accord.

Le président: Allez-y, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser au ministre quelques questions au sujet d'une lettre que je lui ai adressée le 17 avril concernant des plaintes que j'avais reçues des employés d'Air Canada à Dorval. Ces réclamations concernaient le fait que l'on ne respectait pas un certain nombre de règlements du ministère des Transports. Avez-vous effectué une enquête à ce sujet?

L'honorable Jean Marchand (ministre des Transports): Oui, nous l'avons fait. Je demanderai au sous-ministre de vous répondre. Monsieur Stoner.

M. O. G. Stoner (sous-ministre des Transports): Monsieur McKenzie, nous avons tenu compte de votre lettre. Si M. McLeish est présent ce matin il voudra peut-être vous parler des normes respectées pour les services d'entretien à Dorval et de leur correspondance avec nos règlements.

M. W. M. McLeish (directeur général de l'Aéronautique civile au ministère des Transports): Merci, monsieur le président. En ce qui concerne les problèmes de sécurité relevés dans votre lettre, je dois dire que nous effectuons bien sûr un contrôle permanent de tous les transporteurs. En ce qui concerne Air Canada, plus particulièrement, aucune preuve n'existe pour justifier les allégations qui vous ont été fournies. Si nous avions reçu des preuves précises montrant qu'il y avait un manque de sécurité, nous aurions été très heureux d'effectuer une enquête plus approfondie.

M. McKenzie: Comment cette enquête a-t-elle été effectuée?

M. McLeish: Notre procédure normale de vérification des transporteurs aériens prévoit que des inspecteurs s'occupent journellement des divers aspects de l'entretien des appareils. Nous surveillons différents types de problèmes et examinons certains incidents, lorsqu'il y a lieu, ce qui nous permet d'effectuer des enquêtes en profondeur dans les différents ateliers d'entretien du transporteur concerné. En outre, des vérifications périodiques sont effectuées à l'occasion desquelles nous contrôlons toutes les procédures utilisées par un atelier complet; nous en profitons pour vérifier que l'équipement de contrôle est correctement calibré et que les niveaux de formation du personnel

correspondent aux niveaux approuvés dans les manuels de chaque compagnie, manuels qui définissent les procédures utilisées par ces compagnies.

Lorsque nous avons reçu votre lettre, nous n'avons effectué aucune enquête particulière, car elle ne relevait aucun problème particulier justifiant que nous fassions une enquête; en outre, puisque notre procédure normale de surveillance n'avait révélé aucun problème d'ordre général justifiant les remarques qui vous ont été faites, je n'ai pu ordonner une enquête.

M. McKenzie: Un problème précis qui m'a été signalé, et que j'ai pu constater moi-même lorsque j'ai visité Dorval et que les manuels qu'on y utilise ne sont pas à jour. Je l'ai signalé dans ma lettre. Le Ministère a-t-il demandé à quelqu'un de contrôler ce fait?

[Text]

**Mr. McLeish:** I am not sure whether this refers to manuals produced by an aircraft manufacturer or to the company's maintenance manuals. The manner in which we operate with carriers that have an approved continuous maintenance system is that the manuals that are produced by the manufacturers are re-written into the company manuals, so that you will have a company manual which represents the latest approved procedures for conducting a specific maintenance operation whereas the manual from the manufacturer may, itself, not be up to date.

**Mr. McKenzie:** How can you keep proper standards if it is not up to date? Mr. Minister, do you not think somebody should go to the base and at least check out the manuals and some of these other specific complaints. They say that basic training in rules, for employees, is almost non-existent, and many are unaware of MOT standards requirements and general procedures. Do you work at all with the air base in assisting with training and safety regulations?

**Mr. McLeish:** The manner in which we work with a company that has a continuous approved continuous maintenance system, whereby the company's training of aircraft maintenance engineers is also on an approved system, is that the company prepares its manuals stating how it is going to train aircraft maintenance engineers, inspectors, electronic technicians, and so on; then we go through the manuals. As you will picture, these have been developed over the years; so, as new equipment comes in, they are being amended for the new equipment and any modifications made to existing equipment. So we are in the constant process of reviewing these manuals to see that they, in fact, do provide scope for the maintenance of the equipment.

At the same time, we, on an audit basis, audit the implementation of the training so that it is in accordance with those manuals.

**Mr. McKenzie:** Actually, then, you did not send anybody to the base to make any inquiries or to check manuals yourself?

**Mr. McLeish:** No. What I would like to have, if this is possible, is reference to specific manuals; because these manuals would fill an enormous library. Otherwise, it is very difficult to know where to start.

**Mr. McKenzie:** Some of them that I saw were dated 1967 or 1966. They were pointed out to me. They were quite outdated.

I am not an authority on an aircraft plant and when an employee points out to me that a manual is outdated and that therefore they cannot have proper safety standards, I have to take his word for it. I am not an authority on it and that is why I put this information in this letter, hoping that you people would send somebody to the air base to check out these points and make a routine inspection yourselves.

**Mr. McLeish:** We discussed the contents of your letter with those who have the responsibility for monitoring the Air Canada system but they were not able to associate the allegations with any specific aspect of Air Canada's operation.

**Mr. Marchand:** Is it possible to send somebody just to verify this?

[Interpretation]

**M. McLeish:** Je ne sais pas si ceci concerne les manuels produits par les fabricants d'avion ou par les manuels d'entretien des compagnies aériennes. Avec les transporteurs qui ont défini un système d'entretien permanent que nous avons approuvé, nous vérifierions que les manuels produits par les fabricants sont rerédigés par les compagnies elles-mêmes; ceci permet aux compagnies d'avoir des manuels comportant les procédures les plus modernes pour effectuer les travaux d'entretien, alors que les manuels des fabricants peuvent ne pas être à jour.

**M. McKenzie:** Comment pouvez-vous assurer que les normes sont respectées si les manuels ne sont pas à jour? Monsieur le ministre, ne pensez-vous pas que quelqu'un devrait se rendre à Dorval et tout au moins vérifier les manuels utilisés, en profitant de cette occasion pour contrôler les autres réclamations. On affirme par exemple, que la formation des employés est quasi inexistante et que beaucoup de ceux-ci n'ont aucune connaissance des procédures générales et normes du ministère des Transports. Travaillez-vous en collaboration avec cet aéroport pour l'aider à assurer la formation des employés en ce qui concerne les règlements de sécurité?

**M. McLeish:** Lorsqu'une compagnie a un système d'entretien permanent que nous avons approuvé et lorsque la formation qu'elle assure pour les ingénieurs d'entretien est également approuvée par nos soins, nous nous assurons qu'elle prépare ses manuels de manière à indiquer comment sera assurée la formation des ingénieurs d'entretien, des inspecteurs, des techniciens électroniques, etc.; après cela, nous contrôlons les manuels. Comme vous le savez, ceux-ci ont beaucoup évolué; de nouveaux matériels sont utilisés et ils doivent être modifiés en conséquence. Nous avons donc mis en place un processus permanent des manuels afin de nous assurer qu'ils assurent un entretien correct du manuel.

Parallèlement, par notre système de vérification, nous contrôlons que la formation des employés soit faite en accord avec ce qui figure dans les manuels.

**M. McKenzie:** En fait, vous n'avez envoyé personne à Dorval pour effectuer une enquête ou pour vérifier les manuels?

**M. McLeish:** Non. Ce que j'aimerais, si cela était possible, ce serait que vous me donniez les noms des manuels en question; en effet, il y en a tellement qu'ils pourraient occuper toute une bibliothèque. Si nous n'avons pas de référence précise, il nous sera très difficile de faire quoi que ce soit.

**M. McKenzie:** Parmi ceux que j'ai vus, il y en avait de 1967 ou 1966. On me les a signalés. Ils n'étaient pas à jour du tout.

Je ne suis pas un expert en questions d'aéronautique et lorsqu'un employé me signale qu'un manuel n'est pas à jour, et qu'il ne correspond donc pas aux normes de sécurité adéquates, je suis obligé de le croire. Je n'ai aucune compétence dans ce domaine et c'est pourquoi j'avais indiqué ce renseignement dans ma lettre, dans l'espoir que vous pourriez envoyer quelqu'un sur place vérifier mes affirmations et effectuer un contrôle de routine.

**M. McLeish:** Nous avons discuté de votre lettre avec les responsables d'Air-Canada mais ils n'ont pas été en mesure de relever des problèmes quelconques justifiant vos allégations.

**M. Marchand:** Serait-il possible d'envoyer quelqu'un pour effectuer ces vérifications?



[Texte]

**An hon. Member:** That is a good point.

**An hon. Member:** There are people there, actually, all the time, are there not?

**Mr. McLeish:** That is correct, but we need more details.

• 1125

**Mr. Marchand (Langelier):** No. This is very precise. It says some manuals are outdated. I think this is something that can be checked, even if they are numerous.

**Mr. McLeish:** I am sorry, Mr. Minister. We really need more information, because the manuals would fill a huge room. This is a process that is constantly under review at all times.

**Mr. Marchand (Langelier):** Let us put it another way. Is it possible to have a meeting with the unions?

**Mr. McLeish:** We would be very pleased to.

**Mr. Marchand (Langelier):** Ask them what their complaints are. Ask if they are satisfied with the standards, the manuals, and the safety measures and all this. Can you do that?

**Mr. McLeish:** Yes. We would be very pleased to do that.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, could I ask the Minister if the same could be done at the international airport in Winnipeg, on an equal basis with what has been referred to by Mr. McKenzie?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think it is feasible everywhere there is this type of problem. In this field it is not good enough to be sure that we are up to date. People have to be convinced that there is nothing which is neglected in that field.

**Mr. McKenzie:** Let these people point out to you specifically. Let them take you to the area where there is an outdated manual or any other safety standard that is not being met, and let us make these fellows prove their point.

**Mr. McLeish:** I would welcome the opportunity to conduct this investigation.

**Mr. McKenzie:** Very good.

**The Chairman:** Mr. McKenzie.

**Mr. McKenzie:** Are you having a meeting with the Province of Manitoba in regards to contracts for CAE aircraft Limited?

**Mr. Marchand (Langelier):** No. We are discussing this question. Many departments are interested in that. There is Trade and Commerce, and also National Defence. We are interested too. So we are discussing among us. I do not know if there are any meetings at the official level.

**Mr. Stoner:** There has been some correspondence with Mr. Evans, but no specific meetings.

**Mr. McKenzie:** You do not have a specific meeting planned.

**Mr. Marchand (Langelier):** We have not been asked for a meeting.

[Interprétation]

**Un député:** Voilà une bonne remarque.

**Un député:** En fait, il y a des employés du Ministère sur place en permanence, n'est-ce pas?

**M. McLeish:** C'est exact, mais nous avons besoin de détails supplémentaires.

**M. Marchand (Langelier):** Non. Ceci est très précis, puisqu'on dit que certains manuels ne sont pas à jour. Je pense que nous pourrions vérifier cela, même si les manuels sont nombreux.

**M. McLeish:** Veuillez m'excuser, monsieur le ministre. Nous avons vraiment besoin de renseignements supplémentaires, car ces manuels suffiraient à occuper une bibliothèque entière. La révision des manuels se fait de manière permanente.

**M. Marchand (Langelier):** Très bien. Est-il possible d'avoir une réunion avec les syndicats?

**M. McLeish:** Nous serions très heureux de le faire.

**M. Marchand (Langelier):** Demandez-leur donc quelles sont leurs plaintes. Demandez-leur s'ils sont satisfaits des normes d'entretien, des manuels et des mesures de sécurité. Pourriez-vous faire cela?

**M. McLeish:** Oui. Nous serions très heureux de le faire.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, pourrais-je demander au ministre s'il serait possible de faire exactement la même chose pour l'aéroport international de Winnipeg?

**M. Marchand (Langelier):** Je pense que c'est possible partout où se pose ce genre de problème. Dans ce domaine, il ne suffit pas d'être convaincus que nous sommes à jour. Il faut en effet convaincre les gens que rien n'est négligé à ce sujet.

**M. McKenzie:** Demandez aux personnes concernées de vous donner des cas précis. Demandez-leur de vous montrer les manuels qui ne sont pas à jour ou les ateliers où les normes de sécurité ne sont pas respectées et laissez-leur prouver leurs réclamations.

**M. McLeish:** Je serais très heureux de diriger moi-même cette enquête.

**M. McKenzie:** Très bien.

**Le président:** Monsieur McKenzie.

**M. McKenzie:** Une réunion est-elle prévue avec la province du Manitoba en ce qui concerne les contrats avec «CAE Aircraft Limited»?

**M. Marchand (Langelier):** Non. Nous discutons de cette question. Elle intéresse d'ailleurs de nombreux ministères. Le ministère de l'Industrie et du Commerce, celui de la Défense nationale et le nôtre sont impliqués. Nous en discutons donc actuellement. Je ne sais pas s'il y a déjà eu des réunions officielles.

**M. Stoner:** Nous avons eu un échange de correspondance avec M. Evans, mais aucune réunion précise n'a encore eu lieu.

**M. McKenzie:** Et aucune n'est encore prévue?

**M. Marchand (Langelier):** On ne nous l'a pas demandé.

[Text]

**Mr. McKenzie:** I see. That is fine. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Cafik.

**Mr. Cafik:** Mr. Chairman, I would like to pursue a few questions in respect to the airport in Pickering and the independent inquiry that is about to be established.

I think this is really a repeat of the other day, but I want to be absolutely certain that I understand it properly. First of all, it will be an independent inquiry and other levels of government and private groups will be able to appear before it and make representations. That inquiry group—I am not trying to tie down a name for it—are free to make recommendations in respect to airport need and location if they so choose, and cross-examination will be permitted. Is that correct?

**Mr. Marchand (Langelier):** This is what we said, yes.

**Mr. Cafik:** Mr. McRae at the end of the last meeting pursued the question of funding of groups that might appear before that inquiry. I presume from the answers that the inquiry will be allowed to do that, I presume at its own discretion, if it feels that they are not frivolous and that there are meaningful representations being made.

**Mr. Marchand (Langelier):** As in all such matters, we will have to have a budget for that, approved by Treasury Board, and everything that is going to be done is going to be done within the limit of the budget.

Any M.P. of the House can contend that the budget is not generous enough. All right, we can adjust it through the normal procedures. There is no doubt that there will not be a blank cheque to anybody.

**Mr. Cafik:** Right. No. I agree that it would be irresponsible to have a blank cheque in this regard. The point that I am trying to register is that there would be nothing in the terms of reference prohibiting them from taking into account expenses of those who would appear before it. In principle they would be free to do it if they thought it was worthwhile, providing it was within the budget they had before them.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes. The Board will carry on the study and draft its own regulations so far as it does not go against law and order.

**Mr. Cafik:** All right. Mr. Minister, I refer to the statement made the other day, by yourself at the Committee, which in effect said that no action would be taken by the Government of Canada to force them to accept any particular offer until after the hearing had been completed. This, I presume, implies that if after that hearing the airport is not going to proceed, then the expropriation of those properties would be abandoned. Is that the implication one should reach from that?

• 1130

**Mr. Marchand (Langelier):** I have not said that.

**Mr. Cafik:** I do not think you have, and I am not attributing it to you. I just want to be...

**Mr. Marchand (Langelier):** From a formal or legal point of view the expropriation has been decided. Now we are trying to come to an agreement. I said that we are not going to force any agreement, or any decision from the court, on the amount to be paid to each individual.

[Interpretation]

**M. McKenzie:** Très bien. Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Cafik.

**M. Cafik:** Monsieur le président, j'aimerais revenir sur certaines questions qui ont été posées à l'égard de l'aéroport de Pickering et de l'enquête indépendante qui est prévue.

Ceci constituera peut-être une répétition de ce que l'on a dit l'autre jour, mais je veux être absolument certain que je ne me trompe pas à ce sujet. Tout d'abord, si j'ai compris, on fera une enquête indépendante, divers niveaux de gouvernement, ainsi que les groupes privés, aurons la possibilité de témoigner et de présenter leurs avis. Le groupe d'enquête, dont je ne sais pas encore le nom, sera libre de présenter des recommandations concernant l'opportunité de construire un nouvel aéroport et peut-être son emplacement et répondre aux questions. Est-ce exact?

**M. Marchand (Langelier):** C'est ce que j'ai dit.

**M. Cafik:** A la fin de la dernière réunion, M. McRae a posé certaines questions au sujet du financement des groupes qui pourraient témoigner devant cette commission d'enquêtes. Selon les réponses qui lui ont été données, je présume que la commission pourra accorder certains fonds, à sa propre discrétion, si elle considère que les témoignages apportés sont intéressants et valables.

**M. Marchand (Langelier):** Comme dans toute question de ce genre, un budget devra être établi, approuvé par le conseil du Trésor, et tout ce qui se fera correspondra au cadre défini par le budget.

Les députés pourront répondre que le budget n'est pas suffisamment généreux. Dans ce cas, nous pourrions le majorer grâce aux procédures normales. Il ne fait aucun doute que nous ne signerons aucun chèque en blanc à qui que ce soit.

**M. Cafik:** Très bien. Je suis tout à fait d'accord et je pense qu'il serait irresponsable de le faire. Ce dont je voudrais m'assurer c'est que rien, dans le mandat, n'empêchera la commission d'enquêtes de tenir compte des dépenses encourues par les témoins. En principe, elle devrait être libre de le faire, si elle considère que les témoignages sont valables et si ceci correspond à son budget.

**M. Marchand (Langelier):** En effet. La commission effectuera l'étude et rédigera ses propres règlements, à condition toutefois que tout ceci reste légal.

**M. Cafik:** Très bien. Monsieur le ministre, je reviendrai à la déclaration que vous avez faite l'autre jour devant le comité où vous disiez que le gouvernement fédéral ne prendrait aucune mesure pour obliger les propriétaires à accepter une offre quelconque tant que les audiences de la commission d'enquêtes ne seraient pas terminées. Je suppose que ceci entraîne que si la décision de construire l'aéroport est rejetée après l'enquête, l'expropriation des propriétés concernées sera abandonnée. Est-ce exact?

**M. Marchand (Langelier):** Ce n'est pas ce que j'ai dit.

**M. Cafik:** Je ne le pense pas et je ne voudrais pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit. Je voudrais simplement...

**M. Marchand (Langelier):** Sur le plan légal, les expropriations ont été décidées. Il nous reste maintenant à nous mettre d'accord. J'ai dit que nous n'essayerions pas d'obliger les propriétaires à accepter un accord, pas même par voie de tribunal, quant au prix auquel nous rachèterons leur propriété.



[Texte]

If the board recommends that we not have an airport, or if we decide not to have an airport because new facts convince us that we should not, then we shall have to decide what we are going to do with this piece of land. If the provincial government, interested municipalities and all the M.P.s feel that we should keep this land—say for a park—then we shall just complete the expropriation.

**Mr. Cafik:** If the government decides not to proceed with the use of that land, would the persons who are living or who had lived directly on that property be given the right of first refusal to repurchase their land?

**Mr. Marchand (Langelier):** If we sell back the land, it would be normal to give some preference to those who own the houses now.

**Mr. Cafik:** It would not be unreasonable for them to assume then, that they have the right of first refusal.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes. But if we decide to keep the land for something of public interest, I think then we cannot recognize that they have more rights than those who have been expropriated. If we just say "give back the lands to those who want them", I think those who are in their houses should have a preference.

**Mr. Cafik:** All right.

I hate to ask this technical question, but do lands expropriated by the federal government fall under the jurisdiction of the Ontario Planning Act? This is a pretty important question and you may not be able to answer it right now. The Ontario Planning Act prohibits the breakup of land once assembled. I do not know whether or not that would apply to federal lands. If it does apply, it means that once assembled, it cannot be broken up and given back to the persons concerned without an amendment to the Ontario Planning Act. I am hopeful that federal property would not come under that regulation.

**Mr. Marchand (Langelier):** I shall have to take notice of the question, and try to have an opinion from the Department of Justice.

**Mr. Cafik:** All right.

There is one other question that I should like you to take notice of, Mr. Minister. That is the Century City Project in the southern portion of Uxbridge Township, part of which is under expropriation for the airport. It is a very serious legal hassle. The land is owned by Revenue Properties; the mortgage holders have not received payment for their mortgages and they are caught in a legal bind. They cannot get their property back.

When the airport was originally announced, I brought this matter to the attention of the former Minister. He indicated that some consideration would be given to negotiating an arrangement with the Province of Ontario whereby these people expropriated, the mortgage holders, would be paid their mortgages prior to any money going elsewhere. It is a different kettle of fish from an ordinary mortgage holder on some other piece of property in the area.

If I cannot get an answer on it now, I am quite satisfied. But, if possible, I should like to be assured that that, in fact, would be the case.

**Mr. Marchand (Langelier):** The former Minister of Transport gave you this . . .

[Interprétation]

Si la commission recommande que l'aéroport ne soit pas construit, ou si nous décidons de ne pas le construire parce que de nouveaux faits nous prouvent qu'il ne faut pas le faire, nous devrons alors décider ce qu'il faut faire avec ce terrain. Si le gouvernement provincial, les municipalités ou les députés pensent que nous devrions garder le terrain et en faire, par exemple, un parc, nous terminerons alors les expropriations.

**M. Cafik:** Si le gouvernement décide de ne pas utiliser ce terrain, les personnes qui y vivent ou qui y ont vécu auront-elles le droit de se porter premier acquéreur des propriétés?

**M. Marchand (Langelier):** Si nous revendons le terrain, il serait normal d'accorder une certaine préférence à ceux qui y possèdent encore leur maison.

**M. Cafik:** Il ne serait donc pas déraisonnable, de leur part, de supposer qu'ils auront une certaine priorité.

**M. Marchand (Langelier):** Non. Cependant, si nous décidons de conserver ce terrain pour y réaliser un projet d'intérêt public, je pense qu'ils n'auront alors aucun droit supplémentaire par rapport à ceux qui ont été expropriés. Nous n'accorderons de préférence à ceux qui se trouvent encore dans leur maison que si nous décidons de rendre les propriétés à qui le désirent.

**M. Cafik:** Très bien.

Je ne voudrais pas poser de question technique, mais les terres expropriées par le gouvernement fédéral relèvent-elles de la compétence de la Loi de planification de l'Ontario? Il s'agit là d'une question très importante et peut-être ne pourrez-vous y répondre tout de suite. Cette loi de planification de l'Ontario empêche que l'on subdivise des terres et en fait l'objet d'un remembrement. Je ne sais pas si ceci s'applique aux terres fédérales. Si oui, cela signifie que le terrain ayant fait l'objet d'un remembrement ne peut être subdivisé et rendu aux personnes concernées sans qu'un amendement soit apporté à la Loi de planification de l'Ontario. J'espère que les biens fédéraux ne relèvent pas de cette loi.

**M. Marchand (Langelier):** Je prends note de votre question et j'essayerai d'obtenir l'avis du ministère de la Justice.

**M. Cafik:** Très bien.

J'aimerais également que vous preniez note d'une autre question, monsieur le ministre. Il s'agit du projet de l'île centenaire dans la partie sud de Uxbridge, partie qui fait l'objet d'expropriation pour l'aéroport. Il y a là des problèmes juridiques très compliqués. Le terrain appartient au bien du revenu; les détenteurs d'hypothèques n'ont reçu aucun paiement pour leurs hypothèques et sont bloqués par des problèmes juridiques. Ils ne peuvent récupérer leurs biens.

Lorsque l'on a annoncé la création de l'aéroport, j'ai porté cette question à l'attention de votre prédécesseur. Il m'a dit que l'on tenterait de négocier un accord avec la province de l'Ontario, accord par lequel les personnes expropriées, c'est-à-dire les détenteurs d'hypothèques, seraient remboursés en premier. Leur problème est tout à fait différent que lorsqu'il s'agit d'un détenteur d'hypothèque ordinaire, pour toute autre propriété de la région.

Je comprendrai que vous ne puissiez me donner de réponse immédiatement. Cependant, si c'est possible, j'aimerais que vous m'assuriez que ceci sera bien le cas.

**M. Marchand (Langelier):** L'ancien ministre des Transports vous avait donné cette . . .

[Text]

**Mr. Cafik:** He made no commitment; he indicated that he would attempt to see that that was done. There has been a fair amount of ...

**Mr. Marchand (Langelier):** This is the first time that this point has been brought up before me. I shall raise that with Mr. Jamieson and with Mr. Dubé, the Minister of Public Works, because, as you know, all property involved in ...

**Mr. Cafik:** All right. I am sure that there is a file on this subject in the department somewhere, because there was a fair amount of communication between the department and me on the point. I wanted to register the fact that I am deeply concerned about it.

Another point is in respect to the Metro garbage dump. At present, consideration is being given to granting permission to have a garbage dump in Pickering Township, not far from the end of one of the runways, in the Greenwood vicinity. The OMB hearings were stalled for a couple of months because I had raised some questions with the department about the bird problem and as to whether we would oppose the OMB granting permission for this use of the land. Again, I do not expect a detailed response but I hope that the department, in conjunction with the Department of the Environment, would take such action.

• 1135

**Mr. Marchand (Langelier):** I had an opportunity of answering the question in the House; we have to be sure that this dump is not going to constitute any danger for the aircraft at Pickering. If these conditions are not fulfilled we will have to intervene.

**Mr. Cafik:** This is my last question, if I may, Mr. Chairman, and it is on historic sites. In the area, there are a number of old homes and old properties, century farms and so on; people would be very much concerned with the possibility of moving those properties elsewhere. This has been discussed on previous occasions, not with you, Mr. Minister, but with your predecessor and the department. I would hope that a commitment could be made by the Department of Transport to give consideration to recommendations that will be forthcoming from an area historic sites committee, which I have established, recommending to the government that certain sites be transported elsewhere for their preservation.

**Mr. Marchand (Langelier):** We had the same problem in Ste. Scholastique and we have preserved certain houses. Some have been moved and I think we will be doing the same thing in Pickering.

**Mr. Cafik:** Right. The main thing I am concerned with is that we are sensitive to the need and will react obviously in a responsible way.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes; we have a group working on that.

If you allow me, Mr. Chairman, I would like to bring up a precision concerning the cross-examination. I want it to be clear that it is a cross-examination on technical problems not a cross-examination on the political decision process.

**Mr. Cafik:** Yes. I am sure you do not want a witch hunt; you want the facts.

**Mr. Marchand (Langelier):** It is on technical matters.

[Interpretation]

**M. Cafik:** Il ne s'était pas engagé; il avait dit qu'il tenterait de voir ce que l'on pourrait faire. Il y a eu beaucoup ...

**M. Marchand (Langelier):** C'est la première fois que cette question est portée à mon attention. J'en parlerai à M. Jamieson et M. Dubé, ministre des Travaux publics, car, comme vous le savez, toute propriété concernée par ...

**M. Cafik:** Très bien. Je suis certain qu'il y a dans votre ministère un dossier à ce sujet car j'ai souvent écrit à vos hauts fonctionnaires sur cette question. Je voulais pour l'instant que l'on sache que ceci me préoccupe.

Une autre question concerne le dépotoir du grand Toronto. A l'heure actuelle, on examine la possibilité d'autoriser la création d'un dépotoir pour la ville de Pickering, dépotoir qui se trouverait dans la région de Greenwood, c'est-à-dire à une très courte distance des bouts de pistes. Les audiences ont été bloquées pendant quelques mois, car j'avais posé au Ministère certaines questions au sujet du problème des oiseaux et je voulais savoir si l'on s'opposerait à une telle utilisation du terrain. Une nouvelle fois, je ne m'attends pas à ce que vous me donniez une réponse détaillée, mais j'espère que votre Ministère, en collabora-

tion avec le ministère de l'Environnement, prendra des mesures adéquates.

**M. Marchand (Langelier):** J'ai eu la possibilité de répondre à cette question en Chambre; nous devons être certains que ce dépotoir ne présentera aucun danger pour les appareils atterrissant ou décollant à Pickering. Si ces conditions ne sont pas respectées, nous devons intervenir.

**M. Cafik:** Voici ma dernière question, si vous me le permettez, monsieur le président; elle concerne les sites historiques. Dans cette région, il y a un certain nombre d'anciennes maisons, d'anciennes propriétés et fermes; leurs propriétaires sont très préoccupés de voir qu'il leur faudra peut-être déplacer ces propriétés. On a discuté de cela antérieurement, avec votre prédécesseur, monsieur le ministre. J'espérais que le ministère des Transports s'engagerait à examiner les recommandations qui seront produites par un comité des sites historiques, comité que j'ai créé et qui recommandera au gouvernement que certains sites soient déplacés afin d'assurer leur préservation.

**M. Marchand (Langelier):** Nous avons eu le même problème à Sainte-Scholastique et nous avons réussi à préserver certaines maisons. Certaines ont été déplacées et je pense que l'on fera la même chose à Pickering.

**M. Cafik:** Très bien. Ma principale préoccupation à ce sujet est de nous assurer que nous tenons compte des besoins des gens et que nous réagissons de manière responsable.

**M. Marchand (Langelier):** En effet; un groupe travaille sur cette question.

Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais apporter une précision au sujet de la question du contre-examen. Je veux qu'il soit bien clair qu'il s'agit d'un contre-examen des problèmes techniques et non pas des décisions politiques.

**M. Cafik:** Bien sûr. Je suis certain que vous ne souhaitez pas une chasse aux sorcières mais une chasse aux faits.

**M. Marchand (Langelier):** Il s'agira de problèmes techniques.



[Texte]

**Mr. Cafik:** All right. I agree with that.

**The Chairman:** Fine, I have Mr. Mazankowski.

**Mr. Atkey:** A supplementary on that. Would that include cross-examination on the planning criteria?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**The Chairman:** I have Mr. Mazankowski on my list next but I realize I am then having two Conservatives before one NDP. If Mr. Mazankowski will forgive me, I will let Mr. Rose go now and you will follow Mr. Rose. Go ahead, Mr. Rose.

**Mr. Rose:** That is very good of you; I am pleased with the courtesy extended by Mr. Mazankowski. I would hate ever to accuse the Chairman of being too Conservative.

**The Chairman:** The Chair has set the policy of recognizing one member from each party on the first full round.

**Mr. Rose:** I seek the floor, Mr. Chairman, basically to move a motion. However, before I do that and because I received a letter from Saint John concerning their airport problems—and I am pleased that the member from Saint John, Mr. Bell, is here; undoubtedly, he is going to back...

**Mr. Bell:** I may ask a supplementary, Mr. Chairman.

**Mr. Rose:** Perhaps I may even grant him an opportunity to ask his supplementary. Anyway, there are some questions about it. There was an announcement, I guess, in 1968 that between 1970 and 1972 \$2 million were to be spent on the Saint John airport. Apparently there has been no progress or this money has not been spent according to the information I have received. I wonder if anyone here could comment on that?

**Mr. Marchand (Langelier):** Was there \$2 million? You are not aware of that? What kind of commitment? Was it in the estimates?

**Mr. Rose:** I just have the newspaper reports, the letter and also I have a report signed by a councillor of Saint John with certain recommendations. Apparently it was to be spent on terminal improvement plus extension of runways because of the different nature of the aircraft travelling into that airport over the past few years.

• 1140

**Mr. Stoner:** Are you speaking of St. John's, Newfoundland?

**Mr. Rose:** No, Saint John, New Brunswick.

**Mr. Stoner:** You said St. John's before.

**Mr. Rose:** Did I?

**Some hon. Members:** No.

**Mr. Rose:** No, I even referred to Mr. Bell. I may have done so, but...

**Mr. Stoner:** I was confused when you referred to Mr. Bell.

**Mr. Marchand (Langelier):** Because at St. John's, Newfoundland there is something of which we are aware.

Nobody here, Mr. Rose, is aware of any commitment for Saint John, New Brunswick. I do not say that the need does not exist, but there has been commitment.

[Interprétation]

**M. Cafik:** Très bien. Je suis d'accord.

**Le président:** Très bien; M. Mazankowski a la parole.

**M. Atkey:** J'aimerais poser une question supplémentaire à ce sujet. Ceci comprendra-t-il un contre-examen des critères de planification?

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**Le président:** M. Mazankowski est sur ma liste mais je réalise soudain que j'aurai alors donné la parole à deux conservateurs avant de la donner à un membre du NPD. Si M. Mazankowski veut bien m'excuser, je laisserai la parole à M. Rose et vous pourrez prendre la suite. Allez-y, monsieur Rose.

**M. Rose:** C'est très gentil de votre part; je suis très heureux que M. Mazankowski soit aussi courtois. Je ne voudrais pas devoir jamais accuser le président d'être trop conservateur.

**Le président:** Le président a décidé d'accorder la parole à un membre de chaque parti pour le premier tour.

**M. Rose:** Monsieur le président, je demande la parole, principalement pour déposer une motion. Toutefois, avant de le faire, j'aimerais poser certaines questions concernant une lettre que j'ai reçue de Saint-Jean au sujet des problèmes de l'aéroport local; je suis heureux de voir que M. Bell, député de Saint-Jean, est présent; il ne fait aucun doute qu'il reviendra...

**M. Bell:** Peut-être pourrais-je poser une question supplémentaire à ce sujet, monsieur le président.

**M. Rose:** Peut-être pourrais-je même lui en donner la possibilité. Quoi qu'il en soit, voici mes questions. En 1968, je crois, on a annoncé qu'entre 1970 et 1972, 2 millions de dollars seraient dépensés à l'aéroport de Saint-Jean. Apparemment, aucun progrès n'a été fait à cet égard et ces fonds n'ont pas été dépensés; c'est tout au moins les renseignements qu'on m'a donnés. Je me demande si vous pourriez nous donner votre avis à ce sujet?

**M. Marchand (Langelier):** A-t-on prévu 2 millions de dollars? Vous ne le saviez pas? Quel genre d'engagement? Ceci figurait-il dans le budget?

**Mr. Rose:** Je n'ai que des rapports de journaux, la lettre que j'ai reçue ainsi qu'un rapport signé par un conseiller de Saint-Jean, rapport comportant certaines recommandations. Apparemment, ces fonds devaient être consacrés à des travaux d'amélioration de l'aérogare ainsi qu'à l'expansion des pistes d'atterrissage, car des appareils différents utilisent cet aéroport depuis quelques années.

**M. Stoner:** Parlez-vous de St-Jean à Terre-Neuve?

**M. Rose:** Non, St-Jean au Nouveau-Brunswick.

**M. Stoner:** J'avais compris St-Jean à Terre-Neuve.

**M. Rose:** Était-ce ce que j'avais dit?

**Des voix:** Non.

**M. Rose:** Non, j'ai même mentionné M. Bell. Peut-être me suis-je trompé mais...

**M. Stoner:** Je me demandais pourquoi vous aviez mentionné M. Bell.

**M. Marchand (Langelier):** Je dois dire qu'à St-Jean Terre-Neuve, il y a un problème que nous connaissons.

Monsieur Rose, personne dans cette salle n'est au courant d'un engagement concernant St-Jean du Nouveau-Brunswick. Je ne veux pas dire que le besoin n'existe pas mais aucun engagement n'a été pris.

[Text]

**Mr. Rose:** Apparently in 1968, Mr. Marchand the federal government acquired this airport which seems to me to imply a commitment, at least, to maintain the facilities. Because of the nature of changes in the kinds of planes they are using at that airport now—the Viscounts and Vanguards have been phased out—it seems to me there should be someone here among your officials who knows something about this.

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Rose, I am ready to receive any representations on the airport at Saint John if there is a need and there are problems. However, I do not think we should start from an assumed commitment, if this commitment does not exist.

**Mr. Rose:** Perhaps I could use a moment to just read part of the *Evening Times Globe* of Saint John, New Brunswick, Monday, April 1, 1968:

Acquisition of Saint John Municipal Airport by the federal government which takes effect today sets the stage for a new era in the airport development and J. E. Maloney, Airport Manager in announcing the allocation of \$2 million by the federal government for the construction of a new terminal building to be completed between 1970 and 1972 indicated the sky is the limit for the development of the airport's facilities.

**Mr. Marchand (Langelier):** Where is the sky in the Blue Book? How is it expressed?

**Mr. Rose:** That is what the people of Saint John are interested in finding out in the light of this announcement.

**Mr. Marchand (Langelier):** On the other hand, maybe they are going to find out something.

**Mr. Rose:** How far?

**Mr. Bell:** You can find out in a minute...

**The Chairman:** Mr. Bell on a supplementary. Is that all right with you, Mr. Rose?

**Mr. Rose:** I do not think he is quite ready yet, Mr. Chairman, but perhaps with part of the time remaining to me—I do not want to lose my opportunity to put my motion because it is on another subject entirely, so I will have to watch my time.

**The Chairman:** You have three or four minutes left, Mr. Rose.

**Mr. Rose:** I will just read into the record, while we are perhaps getting some information, the recommendations of April 24, 1972 of the Saint John council. They read as follows:

1. The Saint John airport should be upgraded to provide year-round reliability of 90 to 97 per cent for commercial aircraft by lengthening the runways and installing a Cat 2 instrument landing system.

2. The present airports at Lock homond and Lincoln should be upgraded to DC 8 standards...

and then they go on to talk about highways to serve the airport in recommendation number 3.

4. Regional airlines should be encouraged to serve Saint John. The governments of the Province of New Brunswick, the City of Saint John and the City of Fredericton combine and co-ordinate their efforts towards an improvement of air services...

[Interpretation]

**M. Rose:** Il semblerait qu'en 1968, monsieur Marchand, le gouvernement fédéral a acheté l'aéroport, ce qui me semble appliquer l'engagement, tout au moins, d'en assurer l'entretien. Étant donné qu'on utilise cet aéroport des appareils différents, puisque les Viscount et les Vanguard ont été supprimés, il me semble que quelqu'un de votre ministère devrait être au courant.

**M. Marchand (Langelier):** Monsieur Rose, je suis disposé à recevoir tout avis sur l'aéroport de St-Jean, s'il existe un besoin et s'il y a des problèmes. Toutefois, je ne pense pas que nous devrions commencer par supposer qu'il y a un engagement du gouvernement, si ce n'est pas le cas.

**M. Rose:** Peut-être pourrais-je prendre quelques instants pour vous lire un extrait du journal *Evening Times Globe* de St-Jean du Nouveau-Brunswick, paru le premier avril 1968:

L'achat par le gouvernement fédéral de l'aéroport municipal de St-Jean, qui prend application aujourd'hui, permet de prévoir une nouvelle étape dans le développement de l'aéroport et J. E. Maloney, directeur de l'aéroport, a annoncé que le gouvernement fédéral avait attribué 2 millions de dollars à la construction d'une nouvelle aérogare devant être terminée en 1970 et 1972, et en a profité pour indiquer que les possibilités d'avenir de l'aéroport étaient infinies.

**M. Marchand (Langelier):** Où se trouve l'infini dans le budget? Comment l'exprimez-vous?

**M. Rose:** C'est ce que la population de St-Jean aimerait savoir, puisque cette déclaration a été faite.

**M. Marchand (Langelier):** Par contre, peut-être va-t-on trouver quelque chose.

**M. Rose:** Quand?

**M. Bell:** Vous le saurez dans une minute...

**Le président:** M. Bell désire poser une question supplémentaire. Êtes-vous d'accord monsieur Rose?

**M. Rose:** Monsieur le président, je ne pense pas qu'il soit tout à fait prêt mais puisqu'il me reste quelques minutes, je ne voudrais pas perdre la possibilité de déposer ma motion car elle concerne un sujet totalement différent; je devrai donc surveiller mon temps de parole.

**Le président:** Il vous reste trois ou quatre minutes.

**M. Rose:** Pendant que l'on recherche ces renseignements, je pourrais vous lire les recommandations du Conseil de St-Jean, publiées le 24 avril 1972. Ce sont les suivantes:

1. L'aéroport de St-Jean devrait être amélioré pour assurer une utilisation de 90 à 97 p. 100 par les appareils commerciaux, en allongeant les pistes d'atterrissage et en installant un système d'atterrissage appelé « Cat 2 ».

2. Les aéroports existant actuellement à Lock Homond et Lincoln devraient être améliorés pour recevoir des DC8...

La recommandation n° 3 concerne les routes d'accès à l'aéroport.

4. Il faudrait encourager les transporteurs aériens régionaux à utiliser St-Jean. Les gouvernements de la province du Nouveau-Brunswick, de la ville de St-Jean et de la ville de Fredericton devraient coordonner leurs efforts pour améliorer les services aériens...



## [Texte]

which is asking a great deal, I guess. Nevertheless that is the substance of it and I would be pleased to pass this information on to the Minister in a letter for his reply.

**Mr. Marchand (Langelier):** The Deputy Minister tells me that he has the details, so will you listen to him?

**Mr. Rose:** I would be very pleased to as long as it does not go on as long as I did because then I would be cut off from the chance of putting my motion.

**Mr. Stoner:** Very briefly, there is roughly \$3 million in the present five-year program extending through to 1978-79 for a variety of air navigational improvements, runway improvements and air terminal improvements. That is as brief as I can be.

**Mr. Rose:** In that location?

**Mr. Stoner:** Yes, at Saint John, New Brunswick in the five-year program between now and 1978-79, \$3 million.

**The Chairman:** Mr. Bell, on a supplementary.

**Mr. Bell:** While I am not a member of the Committee, and I know you have a tough Chairman and a busy schedule, I appreciate Mr. Rose's intervention here. It is entirely unsolicited and it is tremendous that he is backing us up on this. I say this with great sincerity because I back him up doing this. He is quite right that promises were made, there was optimism and there is a lot of pessimism about it now.

• 1145

I will just ask one question about it, if I may. Can the Minister through his department—probably it will take some time—make available the comparative expenditures on the three airports in New Brunswick; Fredericton, Moncton and Saint John. Because of their competitive nature there is considerable jealousy concerning the future of each one of these. I would be satisfied merely to say that I endorse Mr. Rose's representations but if I could have available as soon as possible through the department the full story on each one of the airports in New Brunswick, their future and their past and present expenditures, I would appreciate it.

**Mr. Marchand:** All right, you will have that in a couple of days.

**Mr. Bell:** Thank you.

**Mr. Rose:** I have not checked the Blue Book, but I understand the Deputy Minister indicated that you will have \$3 million over the next five years. Is this in the current estimates?

**Mr. Stoner:** Pardon?

**Mr. Rose:** Does this figure appear in the current estimates?

**Mr. Stoner:** No, it does not.

**Mr. Rose:** Where is it, sir?

**Mr. Stoner:** It is in the five-year program. Excuse me while I look at the expenditure flow again. There is a figure shown for 1973-74 of \$55,000 and then the expenditures build up over the years on a variety of items. These items, I believe, are shown in a general category within the estimates.

**Mr. Rose:** Well perhaps, sir, to save time, I could get agreement from you to provide interested people, such as Mr. Bell and me, with the details from your own private book of estimates.

## [Interprétation]

ceci est peut-être beaucoup demander. Quoi qu'il en soit, ceci constitue l'essentiel des recommandations et je serais très heureux de transmettre tout ceci par écrit au ministre, afin qu'il puisse me répondre.

**M. Marchand (Langelier):** Le sous-ministre me dit qu'il a certains détails et vous voudrez donc peut-être l'écouter?

**M. Rose:** Je serais très heureux de le faire si cela ne prend pas trop longtemps car je veux m'assurer qu'il me reste suffisamment de temps pour présenter ma motion.

**M. Stoner:** Très brièvement, environ 3 millions de dollars sont prévus dans le programme actuel de cinq ans, qui s'étendra jusqu'à 1978-1979, pour effectuer un certain nombre de travaux d'amélioration des pistes, des aérogares et des systèmes d'atterrissage. Je ne puis être plus bref.

**M. Rose:** Pour cet aéroport?

**M. Stoner:** Oui, pour St-Jean Nouveau-Brunswick; ceci correspond à un programme de 5 ans, appliqué entre maintenant et 1978-1979, et s'élevant à 3 millions de dollars.

**Le président:** Monsieur Bell, vous avez la parole pour une question supplémentaire.

**M. Bell:** Bien que n'étant pas membre du comité et sachant que votre programme est très chargé, ainsi que le président très sévère, je dois dire que je suis très heureux que M. Rose ait soulevé ce problème. Elle est tout à fait spontanée et son appui est pour nous magnifique. Je le dis en toute sincérité car je suis de tout cœur avec lui. Il a tout à fait raison que des promesses ont été faites, que l'optimisme était grand et qu'il fait place maintenant à un aussi grand pessimisme.

Je poserai une seule question à ce sujet si je le peux. Le ministre peut-il mettre à notre disposition par l'intermédiaire de ses services, et cela prendra certainement quelque temps, les dépenses relatives aux trois aéroports du Nouveau-Brunswick, à savoir Fredericton, Moncton et St-Jean. Étant donné la concurrence qu'il y a entre eux, leur avenir respectif crée de fortes jalousies. Je me contenterai simplement de dire que je m'associe aux propos de M. Rose mais si le ministère pouvait me communiquer dès que possible tout l'historique relatif à chacun des aéroports du Nouveau-Brunswick concernant leurs dépenses futures passées et actuelles, j'en serais très reconnaissant.

**M. Marchand:** Très bien, vous l'aurez d'ici quelques jours.

**M. Bell:** Je vous remercie.

**M. Rose:** Je n'ai pas vérifié dans le Livre bleu, mais le sous-ministre semble avoir indiqué que vous aurez 3 millions de dollars au cours des cinq prochaines années. Cela figure-t-il dans le budget actuel?

**M. Stoner:** Pardon?

**M. Rose:** Est-ce que ce chiffre figure dans le budget actuel?

**M. Stoner:** Non.

**M. Rose:** Où cela figure-t-il, monsieur?

**M. Stoner:** Cela se trouve dans le programme de 5 ans. Je vais de nouveau consulter la répartition de cette dépense. Il y a un chiffre de \$55,000 pour 1973-1974 et ensuite le reste se répartit au cours des années relativement à différents postes. Ces postes, sauf erreur, sont réunis sous une même catégorie générale dans le budget.

**M. Rose:** Pour épargner une perte de temps, monsieur, nous pourrions peut-être nous mettre d'accord pour que vous fournissiez aux personnes intéressées telles que M. Bell et moi-même les détails figurant dans votre propre budget privé.

[Text]

Mr. Chairman, might I now have leave to make this motion? I think it is self-explanatory so I will not give any preamble. I will just put the motion as I have it written out.

I move that the Standing Committee of Transport request from the House of Commons a reference to travel throughout the four western provinces during the first or second week of June, 1973, to received briefs and hear witnesses concerning harbour, air and ground transportation, and associated labour matters after the conclusion of this Committee's consideration of the estimates—now that part of it is perhaps redundant but this is an operative part and to report to the House not later than June 30, 1973.

I will send this document up to the Clerk. Essentially it is permission for this Committee to travel during June after we have concluded the estimates. I think everybody realizes this is an important matter. As a matter of fact, so important that I believe it is on the agenda for the four western premiers and the Prime Minister at their meeting in early July. I think it would be very helpful if we could hear submissions from interested parties.

As you know there is considerable controversy about the railroad problems and certainly there is interest in harbour development. There is rail line abandonment, passenger service, safety in the canyon, and all these associated matters that I think it very important this Committee have a first-hand look at. We have a westerner as chairman and I think this would be a very, very useful function for the Committee after consideration of the estimates have concluded.

**The Chairman:** The Chair would entertain some advice from the Committee with regard to whether or not the motion is in order. It is my understanding that we as a committee can do business according to the reference referred to us by the House. I am not quite absolutely certain as to whether or not we can, although I see no real reason why we cannot, ask the House to give us a reference. But I would at least, Mr. Mazankowski, entertain some advice in that regard.

• 1150

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I certainly would support the motion. The only problem is one of time. In our steering committee we did discuss and allocate future committee meetings. We have, hopefully, the report of the CNR and Air Canada to deal with if we ever get it. We have the aeronautics bill which will be referred to this Committee for examination and study.

I believe that Mr. Rose's motion deals simply with a time matter which I would find some difficulty in supporting wholeheartedly. The contents of the motion might be better dealt with by the steering committee because that committee did have a fairly extensive discussion on future business. I do not believe Mr. Rose was at the steering committee; his colleague, Mr. Benjamin, was. This matter was not brought up at that time and the intent of the motion would be simply to rearrange the order of business that we had discussed.

So while supporting the principle of the motion, Mr. Chairman, I doubt very much that we as a Committee would be in a position to deal with it at this time without changing the format that was discussed at our last steering committee meeting.

[Interpretation]

Puis-je passer maintenant à ma motion, monsieur le président? Elle s'explique d'elle-même et par conséquent, je ne pense pas avoir à faire de commentaire. Je vais simplement vous la proposer telle que je l'ai écrite.

Je propose que le Comité permanent des transports demande à la Chambre des communes un mandat lui permettant de visiter les quatre provinces de l'Ouest pendant la première ou la deuxième semaine de juin 1973 pour recueillir des mémoires et des témoignages relatifs au transport maritime, aérien et terrestre et aux autres questions d'emploi connexe après que ce Comité ait terminé l'étude du Budget—il est peut-être superflu de dire cela mais c'est essentiel—et de faire rapport à la Chambre pas plus tard que le 30 juin 1973.

Je transmets ma motion au greffier. Il s'agit simplement de permettre au Comité de se déplacer pendant le mois de juin après que nous en ayons terminé avec l'étude du Budget. Chacun, sans aucun doute, se rend compte de l'importance de cette question. En fait, elle est si importante que je pense qu'elle figure à l'ordre du jour de la réunion au début juillet des quatre premiers ministres de l'Ouest avec le premier ministre. Entendre l'avis des parties concernées nous serait très utile, je pense.

Comme vous le savez, la controverse au sujet des problèmes des chemins de fer est considérable et les ports intéressent tout le monde. Il y a le problème de l'abandonnement de certaines lignes, le problème du service-passagers, de la sécurité dans le Canyon ainsi que tous ces autres problèmes connexes dont je pense qu'il est très important que le Comité soit averti. Notre président est un homme de l'Ouest et je répète que ce Comité pourrait remplir une tâche très utile après avoir fini d'étudier le Budget.

**Le président:** La présidence aimerait bien que les membres du Comité l'éclaircissent quant à la recevabilité de cette motion. Comme Comité, nous nous en remettons, il me semble, pour ce qui est de nos travaux au mandat que nous a accordé la Chambre. Je ne suis pas très sûr, si nous pouvons, oui ou non demander à la Chambre de nous donner un mandat bien que je ne vois pas de véritable raison pour que nous ne puissions pas. J'aimerais tout du moins, monsieur Mazankowski, qu'on me donne certains conseils à cet égard.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'appuie bien entendu cette motion. Le seul problème est celui du temps. Au cours de la réunion du Comité directeur, nous avons discuté et mis sur pied un emploi du temps pour nos prochaines réunions. Nous aurons, nous l'espérons, à étudier le rapport du CN et d'Air Canada si jamais nous les obtenons. Il y a également le projet de loi sur l'aéronautique dont nous serons saisis pour étude.

A mon avis, la motion de M. Rose ne soulève qu'un problème de temps que j'aurais certaines difficultés à appuyer totalement. Il me semble qu'il serait préférable de traiter du contenu de cette motion au sein du Comité directeur car nous y avons longuement discuté de notre emploi du temps futur. Sauf erreur, M. Rose n'a pas assisté à cette réunion; son collègue M. Benjamin, était là. Ce problème n'a pas été soulevé à ce moment-là et cette motion suggère simplement que nous remanions l'ordre du jour dont nous avons discuté.

Par conséquent, bien qu'étant en faveur du principe de cette motion, monsieur le président, il me semble fort peu probable que pendant le Comité nous puissions emprunter à l'heure actuelle, sans modifier l'ordre du jour dont nous avons discuté lors de notre dernière réunion du Comité directeur.



[Texte]

**The Chairman:** Go ahead, Mr. McRae.

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, I do believe that some travel is necessary and I have done a little inquiring myself. Given the very close numbers in the House and so on there is a feeling that travel is difficult. Once travel is allowed for one committee there is no way of preventing it for other committees. It seems to me the only way this could be handled would be to make sure that committees staggered their travels so there was no more than one away at one time. I do not think the steering committee has made any particular commitments to the schedule beyond June 1. We have a couple of things coming in but I do not think the schedule for the whole of June is eaten up.

**The Chairman:** Perhaps I could enlighten the Committee. We had hoped to have on May 15 an audio-visual presentation from the Canada Grains Council on grain transportation problems, which are tied into the rail line abandonment under the Canadian Transport Commission, and the subsidies paid to branch lines in Western Canada. We hoped to get into the Aeronautics Act on May 15 also.

We had Thursday, May 17, scheduled for the Post Office Department, but the Minister has told me there will be some difficulty in having his Deputy Minister or himself here for that date. So this month is pretty full. We hope to get through the estimates by the end of May. We more or less have to.

But maybe I could enlighten the Committee. The Clerk is handing me Beauchesne, Rule 304, which says:

(1) A committee can only consider those matters which have been committed to it by the House.

(2) A committee is bound by, and is not at liberty to depart from, the order of reference.

We do not have an order of reference to travel, not that I am necessarily opposed to the idea. The motion moved by Mr. Rose seems rather broad and not really specific enough to be dealing with anything. I am inclined to rule it out of order, but I might suggest to Mr. Rose that this whole matter could be brought up in the steering committee. There could be consultations between the steering committee and the Minister, and now that the thought has been expressed perhaps we could get an order of reference from the House in another way—and perhaps not, of course.

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, could you explain that? Do we have to have a special reference to travel? Is not travel a part of the kind of investigation that we are doing?

• 1155

**The Chairman:** The normal procedure, Mr. McRae, has been that if the House of Commons requests a committee to look into, say, the harbour problems at Vancouver—if Mr. Rose has that in mind—then the committee will go out and look into the harbour problems, but we cannot go out and look into the harbour problems on our own. We have to have a specific order of reference from the House.

Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, I appreciate your comments, but one of the things I am concerned with is that after we hold a steering committee meeting and because I requested at that particular meeting that a copy of our future agenda be given to each member of this Committee so we can intelligently discuss these various matters as we go around, I think we should by now have received a copy of the agenda agreed to at our meeting which was held on Monday at your request.

[Interprétation]

**Le président:** Allez-y, monsieur McRae.

**M. McRae:** Monsieur le président, je pense que ces déplacements sont nécessaires et j'ai fait quelques petites enquêtes moi-même. État donné la représentation qu'il y a à la Chambre à l'heure actuelle, on pense généralement que les déplacements causent des problèmes. Une fois que l'on a accordé la permission à un Comité de se déplacer, il n'est plus possible d'empêcher d'autres comités de vouloir faire de même. Il me semble que la seule manière de résoudre ce problème serait de s'assurer que les comités échelonnent leur déplacement afin qu'il n'en ait pas plus d'un qui s'en aille à la fois. Sauf erreur, le Comité directeur n'a pas pris d'engagements particuliers au-delà du 1<sup>er</sup> juin. Nous avons quelques travaux à faire mais je ne pense pas que cela occupe tout notre emploi du temps.

**Le président:** Je pourrais peut-être vous éclairer à ce sujet. Nous avions espéré avoir le 15 mai un exposé audio-visual du Conseil canadien des grains sur les problèmes de transport qui sont reliés à l'abandon de certaines lignes de chemins de fer dans le cadre de la Commission canadienne des transports, et les subsides versés aux lignes d'intérêt local dans l'Ouest. Nous espérons également passer à la Loi sur l'aéronautique le 15 mai.

Nous avions prévu pour jeudi 17 mai, la présence des représentants du ministère des Postes, mais le ministre m'a dit qu'il sera peut-être difficile pour lui ou pour son sous-ministre d'être présent ce jour-là. Par conséquent, ce mois est très bien rempli. Nous espérons conclure l'étude du budget à la fin de mai. C'est d'ailleurs presque une obligation.

Je peux peut-être vous apporter encore certaines indications. Le greffier m'indique le règlement 304 du Beauchesne qui se lit comme suit:

(1) Un Comité ne peut étudier que les questions qui lui ont été déferées par la Chambre.

(2) Un Comité doit s'en tenir à l'ordre de renvoi et ne saurait y déroger.

Nous n'avons pas de mandat nous permettant de nous déplacer ce qui ne veut pas dire que je m'oppose nécessairement à cette idée. La motion proposée par M. Rose semble assez vaste et n'est pas vraiment assez précise pour traiter de quoi que ce soit en particulier. Je suis enclin à dire qu'elle est irrecevable, mais je peux par ailleurs suggérer à M. Rose que ce problème pourrait être soulevé au niveau du Comité directeur. Il pourrait y avoir consultations entre le Comité directeur et le ministre, et maintenant que cette idée a été exprimée, nous pourrions peut-être obtenir un ordre de renvoi de la Chambre d'une autre manière, le contraire n'étant pas exclu, bien entendu.

**M. McRae:** Monsieur le président, pourriez-vous expliquer cela? Nous faut-il un ordre de renvoi spécial pour nous déplacer? Cela n'entre-t-il pas dans le genre d'enquête que nous faisons?

**Le président:** La procédure normale, monsieur McRae, a été que si la Chambre des communes demande au Comité d'étudier les problèmes ayant trait au port de Vancouver par exemple, si M. Rose pense à cela,—le Comité étudiera ce problème, mais il nous est impossible de le faire de notre propre initiative. Nous devons avoir un mandat spécifique de la Chambre.

Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président. D'accord, mais à la réunion du Comité directeur nous avons demandé qu'un exemplaire de l'ordre du jour de la prochaine séance soit distribué à chaque membre de ce Comité afin que nous puissions discuter à tour de rôle et de façon intelligente de ces différents sujets. Je crois donc que nous devrions déjà avoir reçu l'ordre du jour de la réunion qui s'est tenue lundi, comme vous l'aviez demandé.

[Text]

The Chairman: I think . . .

**Mr. Guay (St. Boniface):** If I may finish, Mr. Chairman. We should have received not only what you outlined until June 2, but also the intent of the steering committee to hear other witnesses. I am speaking now on a very broad line because there were other matters that were mentioned at that meeting which I think are of importance, not only to the members of the steering committee, but to all members of this Committee.

If they had that information available to them I think it would certainly serve a useful purpose for all of us and we could plan better.

**The Chairman:** This was the intention of the Chair, Mr. Guay, but we ran into some difficulty in confirming when we could deal with the Postmaster General's estimates, and then it was suggested to me that we try to work in C-128, an Act to amend the Aeronautics Act.

The Chair has been trying to do this, but it is difficult to have so many things in a state of flux and still issue a list. However, we are making an effort and hope to get one out today.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I want to make sure that you do not think I have criticized you personally.

**The Chairman:** Oh, that is all right.

**Mr. Guay (St. Boniface):** This is more or less in the recommendation that I am still appealing to you to do that.

**The Chairman:** I think I am going to rule it out of order.

**Mr. Rose:** Just before you do that, sir. I do not think the motion is out of order on the grounds you are going to rule it out of order. If the Committee does not have power to request, it certainly has power to recommend. We have accepted motions in this Committee from time to time in this session to recommend to the House such and such and such. So if we do not have power to request, we certainly have power to recommend. The second thing . . .

**The Chairman:** The recommendations have to deal with the estimates that have been referred to the Committee.

**Mr. Rose:** I am certain we can get a motion that will be foursquare with the estimates, but let me make one other point before you hammer me down. The second thing is that some four years ago, we had a reference on this Committee of which you, Mr. Chairman, were a member, where we went to the Atlantic provinces for the purpose of discussing Atlantic transportation problems and associated matters. We dealt with everything from the Chignecto Canal to the birthrate in Placentia Bay.

You are going to make the ruling, sir, but I disagree that the thing is out of order, that is my privilege. However I would be delighted to have your guidance at the next steering committee on how we might best achieve this purpose because it is vitally important.

**The Chairman:** The Chair will give it some consideration between now and the next steering committee, but at the present I am going to rule it out of order and hear Mr. Mazankowski on air transport—back to the estimates.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask the Minister or his officials some questions in connection with the proposal to increase the landing fees at the various airports which are operated by the Ministry of Transport.

[Interpretation]

Le président: Je crois, . . .

**M. Guay (Saint-Boniface):** Si je peux terminer, monsieur le président, nous devrions recevoir non seulement cela d'ici le 2 juin, mais aussi être mis au courant des intentions du Comité directeur concernant l'audition d'autres témoins. Je parle de façon générale, puisque d'autres faits ont été mentionnés à la réunion. Ces faits, je crois, sont importants, non seulement pour les membres du Comité directeur, mais aussi pour tous ceux de ce Comité.

Ces renseignements seraient certainement utiles pour nous tous afin de faire une meilleure planification.

**Le président:** C'était l'intention de la présidence, monsieur Guay, mais nous avons eu certaines difficultés à confirmer la date de la discussion du budget des dépenses du ministre des Postes. Puis on a suggéré d'essayer d'étudier le Bill C-128, Loi modifiant la loi sur l'aéronautique.

La présidence s'est efforcée de le faire, mais il est difficile de traiter d'autant de sujets qui changent continuellement et de produire une liste en plus. Quoi qu'il en soit, nous y travaillons et j'espère que vous en aurez une demain.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je ne veux pas que vous pensiez que je vous vise particulièrement.

**Le président:** C'est très bien.

**M. Guay (Saint-Boniface):** C'est la recommandation dont je voudrais que vous teniez compte.

**Le président:** Je crois que je devrai la déclarer contraire au Règlement.

**M. Rose:** En fait, monsieur, je ne crois pas que la motion soit irrecevable pour les raisons que vous invoquez. Si le Comité n'a pas le pouvoir de solliciter, il ne possède sûrement pas celui de recommander. Dans ce Comité, nous avons quelquefois accepté des motions au cours de cette session afin de recommander à la Chambre telle ou telle chose.

**Le président:** Les recommandations doivent concerner le budget des dépenses qui a été référé au Comité.

**M. Rose:** Je suis certain que nous pouvons présenter une motion qui porte exactement sur le budget des dépenses, mais j'aimerais poser une autre question avant que vous ne déclariez ma motion irrecevable. Deuxièmement, il y a environ quatre ans le Comité, dont vous étiez membre, monsieur le président, a reçu le mandat de visiter les provinces de l'Atlantique afin de discuter des problèmes de transport et des questions connexes. Nous avons traité de tout: des problèmes concernant le Canal Chignecto et du taux de natalité de la baie Placentia.

Vous allez rendre votre décision, monsieur. Quant à moi, et c'est mon droit, j'estime que la motion est recevable. Toutefois, au prochain comité directeur, je serai heureux de recevoir vos conseils et d'en arriver à une meilleure solution puisque la question est d'importance vitale.

**Le président:** Nous y songerons d'ici le prochain comité directeur; pour le moment, je déclare la motion irrecevable. Passons à M. Mazankowski au sujet des transports aériens,—retournons au budget des dépenses.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser au ministre ou à ses hauts fonctionnaires certaines questions en rapport avec la proposition de majorer les droits d'atterrissage à différents aéroports relevant du ministère des Transports.



[Texte]

Could one of the officials outline, for the sake of the Committee, the present landing fee structure and that which is proposed to take effect as of July 1?

**Mr. Marchand (Langelier):** As you know, for small aircraft below 5,000 pounds at present there is no landing fee. In the future there will be a landing fee of between \$1 and \$5, I believe. I think there is an exception in the policy for Montreal, Vancouver and probably Toronto, but apart from them, there are normal landing fees.

**Mr. Mazankowski:** You say there is not at present a landing fee for small private aircraft?

• 1200

**Mr. Marchand (Langelier):** For small private aircraft below 5,000 lbs.

**Mr. W. H. Huck (Administrator, Canadian Air Transportation Administration):** There is a \$1 landing fee under 5,000 lbs. at three airports: Dorval, Malton and Vancouver.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, this is precisely the information that I asked for. Could one of the officials outline the present rate structure and the one which is proposed as of July 1, and the reasons for the changes in the fee structure?

**Mr. Huck:** The present rate structure is that under 5,000 lbs. there is an exemption for all aircraft except those that land at the three airports I mentioned, namely, Dorval, Malton, and Vancouver. At 5,000 lbs. the minimum landing fee then is \$1 and I believe the rate is 20 cents per thousand; at 25,000 lbs. the landing fee becomes \$5.

**Mr. Mazankowski:** Can I just interject? How does this affect the commercial training?

**Mr. Huck:** The commercial training is handled by a special arrangement.

**Mr. Mazankowski:** What arrangement is that?

**Mr. Huck:** I will have to ask. That is 25 cents an hour per flying hour.

**Mr. Mazankowski:** All right. Now the new proposal?

**Mr. Huck:** The new proposal is to initiate a minimum landing fee of \$5 for all aircraft under 25,000 lbs. This fee could be paid on an annual basis; that is they could establish an annual fee of \$100 except that the exemption or the \$100 licence fee will not apply to the major airports, namely Dorval, Malton, Vancouver, Winnipeg, and Calgary.

**Mr. Mazankowski:** This will, of course, apply to flying training schools, commercial training schools as well, right across the board.

**Mr. Huck:** Right.

**Mr. Mazankowski:** Is this not going to be a disaster to the aviation business, particularly the small operators, the training schools, the commercial training schools?

**Mr. Huck:** I understand it will be probably beneficial to the training school.

**Mr. Mazankowski:** That certainly is not the expression of opinion that I have received from a number of organizations which I have contacted in the last few days. Has there been any consultation with organizations such as the Alberta Aviation Council, or the Flying Farmers?

[Interprétation]

Un des hauts fonctionnaires peut-il expliquer quelle est la structure des droits actuels et de ceux qui doivent entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet.

**M. Marchand (Langelier):** Comme vous le savez, pour de petits avions pesant moins de 5,000 livres il n'y a actuellement aucune taxe d'atterrissage. Il y en aura une variant entre \$1 et \$5. Je crois que la même politique ne s'applique pas pour Montréal, Vancouver et probablement Toronto, mais sauf ces exceptions, on impose une taxe d'atterrissage normal.

**M. Mazankowski:** Vous dites qu'actuellement, il n'y a aucune taxe d'atterrissage pour les petits avions privés?

**M. Marchand (Langelier):** Pour les petits avions privés, dont le poids n'excède pas 5000 livres.

**M. W. H. Huck (Administrateur, Administration canadienne des transports aériens):** Trois aéroports Dorval, Malton et Vancouver, imposent des frais d'atterrissage d'un dollar pour ce genre d'appareils.

**M. Mazankowski:** M. le président, c'est exactement les renseignements que j'ai demandés. Peut-on demander à un des fonctionnaires de nous donner l'échelle actuelle des taux, de même que celle qui est proposée pour le 1<sup>er</sup> juillet et la raison de cette majoration.

**M. Huck:** Selon l'échelle actuelle, tout avion dont le poids n'excède pas 5,000 livres et qui n'atterrit pas aux trois aéroports mentionnés plus haut, c'est-à-dire Dorval, Malton et Vancouver, se trouve exempté de ces droits. Pour les avions de 5,000 livres, le droit est de \$1.00. Il augmente de 20 cents par mille livres. Par exemple, pour un avion de 25,000 livres, les droits d'atterrissage sont de \$5.00.

**M. Mazankowski:** Puis-je faire une remarque? En quoi la formation commerciale est-elle touchée par ceci?

**M. Huck:** Il y a une disposition spéciale.

**M. Mazankowski:** Laquelle?

**M. Huck:** Un instant. Il s'agit de 25 cents par heure de vol.

**M. Mazankowski:** Très bien. Maintenant, la nouvelle proposition?

**M. Huck:** Les droits d'atterrissage seront de \$5.00 pour tout avion dont le poids n'excède pas 25,000 livres. Ils peuvent être acquittés sur une base annuelle de \$100.00, sauf dans le cas des aéroports de Dorval, Malton, Vancouver, Winnipeg et Calgary.

**M. Mazankowski:** Cette mesure s'appliquera cependant à toutes les écoles de pilotage et de formation commerciale.

**M. Huck:** Oui.

**M. Mazankowski:** Ceci ne constituera-t-il pas un désastre pour l'aviation, particulièrement pour les petits exploitants, les écoles de formation, les écoles de formation commerciale?

**M. Huck:** Au contraire.

**M. Mazankowski:** Ce n'est pas ce que pensent plusieurs organisations comme le Conseil de l'Aviation de l'Alberta, ou les «Flying Farmers», par exemple.

## [Text]

**Mr. Huck:** The proposals were sent out to COPA ATAC—Air Transportation Association of Canada—all the aviation councils across the country; all our regional organizations are aware of it. We are going through the consultation stage.

**Mr. Mazankowski:** There have been no consultations other than they have been apprised that there would be changes in the landing fee structure?

**Mr. Huck:** We have not had any.

**Mr. W. M. McLeish (Director-General, Civil Aeronautics, Department of Transport):** Mr. Chairman, we have informed the industry of our intentions to institute these new rates and we have asked them to let us have their comments as to the appropriateness of the rates and the time to introduce the new charges.

We have heard from a number of organizations outlining some of their views and we have received representation asking us to delay the implementation of the proposed charges. We are about to advise the industry that we are prepared to delay implementation from July 1 until October 1 of this year to give them additional time to consult their membership.

• 1205

**Mr. Mazankowski:** Could we have a little more insight into the reasons why you find this change in fee structure necessary? I see we have grants provided to Royal Canadian Flying Clubs Association and grants to Flying Clubs, Schools and Instructors to encourage aviation in the private sector. We have a bit of a slush fund that develops out of the Airport Revolving Fund which we use—we build massive structures and what not. On the one hand we are encouraging flying of this nature, and on the other hand we are now trying to penalize it.

I would like you also to explain how the commercial training school will find this system better than the old system. For example, if they flew a circuit via the Edmonton International Airport to Calgary and did a couple of touch and goes, it would be a \$20 or \$25 or \$30 shot. It has to come from somewhere. The commercial training school certainly cannot absorb it. It would only be an increase to the member who was taking his flying training.

I fail to comprehend and understand how you envision this new proposal to be more effective and more satisfactory than the present setup.

**Mr. Huck:** Mr. Chairman, we feel that the general aviation should make a greater contribution toward the cost of the facilities that are provided so that the costs are not borne by the general taxpayer and more directly by the person who uses the facility. That is the first reason for this.

Second, there is a need to encourage small aircraft, for safety purposes, to use smaller airports and stay away from the larger airports where there is a mix of very high performance aircraft with the light aircraft. This is always a safety concern.

Thirdly, the present system is very, very difficult from an administrative point of view. The charging of a dollar landing fee is a very small amount.

**Mr. Mazankowski:** Have you not considered a flat user's fee based on the projected number of times the person would use the airport facility, which would alleviate a great deal of the administrative problem?

**Mr. Huck:** That is what we are proposing, a flat user fee of \$100, or \$5 per landing.

## [Interpretation]

**M. Huck:** On a fait parvenir les propositions à l'ATAC, à tous les conseils d'aviation du pays; toutes nos organisations régionales sont au courant. Nous sommes actuellement à l'étape de la consultation.

**M. Mazankowski:** Il n'y a pas eu d'autres consultations, à part celle qui renseignait au sujet de la majoration des droits d'atterrissage?

**M. Huck:** Nous n'en avons eu aucune.

**M. W. M. McLeish (directeur général, Direction de l'Aéronautique civile, Ministère des Transports):** Monsieur le président, l'industrie est au courant de nos intentions. Nous lui avons même demandé de nous fournir ses impressions concernant la justesse de ces taux et la période où il serait préférable de les introduire.

Nous avons déjà reçu les points de vue de plusieurs organisations. De plus, des représentants sont venus nous voir, nous demandant de remettre à plus tard cette majoration. Nous sommes sur le point d'avertir l'industrie que nous sommes prêts à reporter la date, du 1<sup>er</sup> juillet au 1<sup>er</sup> octobre de cette année, pour permettre à ces organisations de consulter leurs membres.

**M. Mazankowski:** Pouvez-vous nous donner brièvement les raisons de cette majoration? On a accordé des subventions à l'Association royale canadienne des aéroclubs, ainsi qu'aux aéroclubs, aux écoles et aux instructeurs de pilotage, pour encourager l'aviation privée. A part le fonds de roulement de l'aéroport, nous avons un autre fonds d'industrialisation, etc. Nous encourageons ce genre d'aviation, tout en lui imposant des droits.

De plus, j'aimerais que vous me disiez si les écoles de formation commerciale trouveraient plus avantageux ce nouveau système. De plus, s'il relie, par exemple l'aéroport international d'Edmonton à Calgary avec quelques arrêts ici et là, le coût en serait de \$20, \$25 ou \$30 chaque fois. Il faut en arriver là. L'école de formation commerciale ne peut sûrement pas l'assumer. Les membres des écoles de pilotage en subiraient les conséquences.

Je ne comprends vraiment pas pourquoi vous croyez que cette nouvelle proposition serait plus efficace et satisfaisante que l'arrangement actuel.

**M. Huck:** Monsieur le président, nous croyons que les transports aériens en général devraient assumer une plus grande partie du coût de ses activités, afin que les frais ne soient pas défrayés par les contribuables ou plus particulièrement par ceux qui jouissent de ces activités. C'est la raison première.

Deuxièmement, nous devrions inciter les petits avions, et ce pour des raisons de sécurité, à n'utiliser que les petits aéroports, éviter les plus importants où petits et gros avions se rencontrent. Toujours pour des raisons de sécurité.

Enfin, le système actuel est très difficile à administrer. Un droit d'atterrissage de \$1.00 n'est pas très élevé.

**M. Mazankowski:** N'avez-vous jamais pensé à imposer des droits fixes basés sur le nombre prévu d'atterrissages? Ceci réglerait en partie le problème administratif.

**M. Huck:** C'est ce que nous proposons, un coût fixe de \$100 ou de \$5 par atterrissage.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Really in effect it is quite a risk to take. For example, a flying school that operates out of Lloydminster and flies a circuit to Saskatoon-Regina-Yorkton is going to be confronted with the task of paying \$100 at each airport for the privilege of flying...

**Mr. Huck:** No, not at each airport. It is an annual licence of \$100 at all airports.

**Mr. Mazankowski:** I see.

**Mr. Huck:** Except for the exempted airports.

**Mr. Mazankowski:** Yes. I see. It is not for each individual airport.

**Mr. Huck:** No.

**Mr. Wilson:** If the annual licence is not paid, there is a \$5 per landing fee.

**Mr. Huck:** That is correct.

**Mr. Mazankowski:** On the other point you raise, take for example the City of Edmonton. You have the Industrial Airport and the International Airport. The MOT are restricting the number of movements at the Industrial Airport, which in effect is forcing the movement of small aircraft to the International Airport. This is going to be very detrimental. You do not have a satellite airport in the Edmonton region.

**Mr. Huck:** At Edmonton the area aviation study that was done there, of which you are aware, I am sure, takes into account this situation, and I believe recommends that a satellite in the Edmonton area should be established. This is at present being given consideration in the negotiations with the City of Edmonton.

**Mr. Mazankowski:** I see.

**Mr. Huck:** Maybe for the time being, until a satellite is established or would be established at Edmonton, Edmonton International Airport would not be one of the exempted airports. In other words, the \$5 landing fee would be covered in the \$100 annual fee there.

• 1210

**Mr. Mazankowski:** My cursory examination of the whole proposal and consultation with a number of the flying groups and aviation associations would indicate that there is a great deal of opposition to the new proposal, and I am happy to hear that you have considered the possibility of a delay in implementation of the new fees. I would hope that perhaps this particular Committee might endorse that position. Therefore, I would like to move a motion, Mr. Chairman, with your permission, and I hope that it will be in order and gain support from all members in the Committee.

I move that the Committee recommend that the revision of the Air Service Fees Regulations respecting the landing of aircraft at the ministry's airports be not effective as proposed on July 1, 1973, but be suspended to permit study and evaluation in consultation with representations of flying clubs, commercial flying schools, and aviation associations.

**The Chairman:** I imagine the air fee regulations are somewhere in the estimates. The Chair will hear some evidence on whether or not the motion is in order while I busily study, if anyone wants to lend some wisdom. The Committee could advise the House, I would think, that the House accept this concept. That Committee recommend that...

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** En réalité, c'est une chance à prendre. Par exemple, une école de pilotage reliant Saskatoon, Regina et Yorkton est obligée de payer \$100 à chaque aéroport pour le droit de voler...

**M. Huck:** Non, pas à tous les aéroports, c'est un permis annuel de \$100 pour tous les aéroports.

**M. Mazankowski:** Je vois.

**M. Huck:** Sauf pour les aéroports qui ne sont pas concernés.

**M. Mazankowski:** Oui, je vois. Cela ne concerne pas chaque aéroport pris individuellement.

**M. Huck:** Non.

**M. Wilson:** S'ils ne prennent pas le permis annuel de \$100, il y a toujours le coût de \$5 par atterrissage.

**M. Huck:** C'est exact.

**M. Mazankowski:** A propos du second problème que vous avez soulevé, prenez par exemple la ville d'Edmonton. Vous avez l'aéroport industriel et l'aéroport international. Le ministère des Transports restreint le nombre d'avions à l'aéroport industriel ce qui force les petits avions à se poser à l'aéroport international. Ce sera très nuisible. Vous n'avez pas d'aéroport satellite pour la région d'Edmonton.

**M. Huck:** L'étude faite à Edmonton sur les terrains d'aviation que vous connaissez sûrement, traite de ce problème. Celle-ci suggérerait, je crois, la construction d'un autre aéroport dans la région d'Edmonton. La ville d'Edmonton étudie déjà ce projet.

**M. Mazankowski:** Je vois.

**M. Huck:** Pour le moment l'aéroport international d'Edmonton sera un des aéroports concernés. En d'autres termes, le coût de \$5 par atterrissage serait compris dans le coût annuel de \$100.

**M. Mazankowski:** L'examen superficiel que j'ai pu faire moi-même et les rencontres que j'ai eues avec les groupes intéressés me portent à croire que les nouvelles propositions sont loin de rencontrer la faveur générale et je suis assez satisfait que vous envisagiez de retarder l'entrée en vigueur de la nouvelle échelle des droits. Je compte bien que le Comité voudra faire quelque chose à cet égard. Je suis prêt à présenter une motion, monsieur le président, qui, je l'espère, pourra être recevable et recevoir l'appui de tous les membres du Comité.

Je propose que le Comité recommande que les règlements révisés sur les droits du service aérien concernant l'atterrissage des appareils dans les aéroports du Ministère n'entrent pas en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1973 comme il a été prévu, mais soient reportés afin qu'on puisse procéder à une évaluation plus poussée en collaboration avec les représentants des groupes d'aviateurs, des écoles d'aviation et des associations concernées.

**Le président:** Je suppose que la question est plus ou moins rattachée au budget. La présidence est prête à recevoir des avis sur la question de la recevabilité de la motion. Si quelqu'un a une opinion à formuler, je l'invite à le faire. Je suppose que le Comité pourrait toujours faire une recommandation à la Chambre.

[Text]

**Mr. Atkey:** "That the government consider the advisability of" I believe is the traditional wording.

**The Chairman:** Yes, that the government consider the advisability of—yes. The Chair is of the opinion that if those words were added, the motion would be in order.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I would certainly agree to change the wording provided it is not to be construed as a deliberate watering down of the importance and the intent of that particular motion.

**Mr. Marchand (Langelier):** I must underline that we have postponed this until October in order to consult with the...

**Mr. Mazankowski:** Yes, I realize that, Mr. Minister, and I thought that to justify your decision and your keen sense of regard in this matter you would welcome the endorsement by this Committee of having further study and, indeed, further consultation with the various groups. I do believe that at this point in time it is not widely known, notwithstanding the fact that a circular or communiqué has been distributed. I believe it has not filtered down to the rank-and-file membership and I think it is an important matter; it is quite a fee.

**Mr. Marchand (Langelier):** I hope you understand that there is a principle involved in this. Of course, you do not suggest that we exempt, say, the big commercial aircraft on landing fees, because this has been applied to the commercial aircraft on the principle that the user must bear...

**Mr. Mazankowski:** As a point of clarification, Mr. Minister, I was not concerned about the commercial user. I was concerned about the private aircraft operator.

• 1215

**Mr. Marchand (Langelier):** We tried to apply the same principle. They are users of airports and they have to share in the costs. We pay for it.

**Mr. Mazankowski:** Of course you are amending that principle now because the same principle did not apply in the past as was pointed out by Mr. Huck.

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, could we have a reading of the motion again?

**The Chairman:** With the added words, and I think Mr. Mazankowski was agreeable to that:

The Committee recommends that the government consider the advisability that the revision of the Air Services Fees Regulations with respect to the landing of aircraft at the Ministry's airports be not effective, as proposed, on July 1, 1973 but be suspended to permit study and evaluation in consultation with representatives of flying clubs, commercial flying schools and aviation associations.

All in favour.

**An hon. Member:** Is there any time limit on this, Mr. Chairman?

**The Chairman:** No, there is no time limit on this motion, although the government has said they have suspended them until October 1.

**Mr. Marchand (Langelier):** This is why there is something wrong with the resolution. You ask not to apply them on July 1. That has already been decided so you do not have to say it. You will have to say they do not apply until October 1.

[Interpretation]

**M. Atkey:** Selon la formule usuelle, on dit que le gouvernement doit voir la possibilité de faire telle ou telle chose.

**Le président:** Il s'agirait de reformuler la motion de cette façon. Je suppose que la motion serait recevable alors.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je suis prêt à reformuler ma motion, mais il ne faudrait pas que sa portée soit réduite.

**M. Marchand (Langelier):** Je vous signale qu'on a justement retardé la décision à ce sujet jusqu'au mois d'octobre afin de pouvoir consulter...

**M. Mazankowski:** Je sais, monsieur le ministre, et je suppose que vous verrez d'un bon œil que le Comité appuie justement votre décision de revoir une fois de plus toute cette question et de consulter de nouveau les groupes intéressés. Je ne crois pas qu'on soit au courant de la question dans tous les milieux intéressés, même si certains communiqués ont été émis. Au niveau des membres, on n'a pas encore été informé et c'est très important pour eux; il s'agit d'un montant considérable.

**M. Marchand (Langelier):** C'est une question de principe aussi, il ne faut pas l'oublier. Vous ne proposez sûrement pas que nous exemptions les grandes compagnies aériennes; on a toujours exigé des droits d'atterrissage des transporteurs commerciaux selon l'utilisation...

**M. Mazankowski:** Je tiens à préciser que je ne voulais pas parler des transporteurs commerciaux, monsieur le ministre. C'est le sort du simple propriétaire d'un appareil qui me préoccupe.

**M. Marchand (Langelier):** Nous essayons d'appliquer le même principe. Ce sont eux les usagers des aéroports et ils doivent partager les frais que nous payons à ce sujet.

**M. Mazankowski:** Bien sûr, vous modifiez maintenant ce principe puisque le même principe ne s'appliquait pas auparavant comme l'a signalé M. Huck.

**M. McRae:** Monsieur le président, pourriez-vous nous relire cette motion?

**Le président:** Avec les mots qui ont été ajoutés, et je crois que M. Mazankowski y consent:

Le Comité recommande au gouvernement d'envisager la possibilité que le Règlement concernant la taxation des services aériens en rapport avec l'atterrissage des avions dans les aéroports du ministère n'entre pas en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1973 comme proposé, mais qu'il soit suspendu afin de permettre une étude et une évaluation, de concert avec les membres représentant les clubs de pilotage, les écoles de pilotage commercial, et les associations d'aviation.

Tous ceux qui sont en faveur.

**Une voix:** Y a-t-il un temps limite à ce sujet, monsieur le président?

**Le président:** Non, il n'y a aucune limite à cette motion, bien que le gouvernement a dit l'avoir suspendu jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre.

**M. Marchand (Langelier):** C'est pourquoi la motion n'est pas correcte. Vous avez demandé de ne pas le mettre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet. Cela a déjà été décidé, c'est pourquoi vous n'avez pas à y revenir. Il faudrait plutôt dire de ne pas l'appliquer d'ici le 1<sup>er</sup> octobre.



## [Texte]

**Mr. Mazankowski:** There has not been a formal announcement that you have . . .

**Mr. Marchand (Langelier):** Well, maybe you are right there; there was no formal announcement.

**Mr. Mazankowski:** There was no formal announcement.

I have a letter here, Mr. Chairman, from Mr. Huck, dated April 12, which says:

The revised regulations are expected to be in effect July 1, 1973.

**Mr. Huck:** The initial letter that went out is the one you are looking at and that I think was dated in April.

**Mr. Mazankowski:** April 12.

**Mr. Huck:** It was thought that we would have enough time to go through the consultation process with the people involved so we could introduce it on July 1. Now we find that the COPA has asked that the regulations be suspended indefinitely. We have considered this and felt that another three months would give them ample time to discuss the proposal with their members and come back with an over-all appreciation of what this would mean to them. You may feel there are some objections to this, but I can tell you that the moment you start to charge fees for anything the government provides, there are objections to it. This study has been under consultation or in process for quite a long time and it has been held back because of the government's desire not to initiate any increases during the period when inflation was under consideration and an attempt made to control it.

**An hon. Member:** How could you arrive at that?

**Mr. Huck:** You have to give consideration to the fact that civil aviation should bear a greater portion of the costs. In coming to this conclusion we have given a good deal of attention to the civil aviation organization in our department that has satisfied itself that this would not curtail the development of civil aviation or general aviation in this country. If you look into what the United States is doing at the present time, they have had a \$5 minimum landing fee for general aviation in effect for a long time, and they have had the same in France and in the U.K. Canada is quite far behind in not only this type of charge but in other charges.

**Mr. Mazankowski:** I appreciate the comments Mr. Huck has made. I think my motion is in order, Mr. Chairman, you have ruled it in order, and I believe the matter should be voted on.

**The Chairman:** Mr. Nielsen, do you want to comment?

**Mr. Nielsen:** Not on the motion, I want to say something about the subject matter though.

**The Chairman:** Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I was just going to ask Mr. Mazankowski through you, Mr. Chairman, whether or not there would be sufficient time to look into all the various matters he has indicated through his motion without actually stopping the increase of fees when, as Mr. Huck has told you, it is not the intent to implement it as of July 1. Rather, there will be a delay.

• 1220

Would that not give you the element of time you require to do what you want to do without binding them?

**Mr. Mazankowski:** In answer to that, Mr. Chairman, I do not know at this time and that is why it is an open-ended motion. Perhaps the fees may be justified and perhaps the consultative process might take a little longer. Maybe they should not become effective until January 1, 1974 if, in fact, the department does not have a change of mind in the matter after consultation.

## [Interprétation]

**M. Mazankowski:** Il n'a pas été annoncé officiellement que vous avez . . .

**M. Marchand (Langelier):** Peut-être avez-vous raison; il n'y a eu aucun avis officiel.

**M. Mazankowski:** Il n'y a eu aucun avis officiel.

J'ai en main, monsieur le président, une lettre de M. Huck, datée du 12 avril, où on lit:

On prévoit que le règlement modifié entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1973.

**M. Huck:** La première lettre qui a été envoyée est celle que vous avez présentement; je crois qu'elle est datée du mois d'avril.

**M. Mazankowski:** Du 12 avril.

**M. Huck:** Je croyais que nous aurions suffisamment de temps pour consulter les intéressés, ce qui nous aurait permis de mettre le règlement en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet. Maintenant, nous constatons que la COPA a demandé de suspendre indéfiniment le règlement. Nous en avons discuté et nous croyons que trois mois supplémentaires leur donneraient amplement le temps d'étudier la proposition avec leurs membres et de revenir avec une appréciation d'ensemble de ce que cela signifierait pour eux. Vous pouvez avoir quelques objections à ce sujet, mais je puis affirmer qu'on s'oppose à toute taxe perçue sur tout service offert par le gouvernement. Cette étude est commencée depuis assez longtemps et elle a été retenue parce que le gouvernement ne veut causer aucune hausse au cours d'une période où l'on étudie l'inflation et tente de remédier à la situation.

**Une voix:** Comment pouvez-vous y arriver?

**M. Huck:** Vous devez tenir compte du fait que l'aviation civile devrait supporter une plus grande partie des coûts. Pour arriver à cette conclusion, nous avons porté une attention soutenue à l'organisation de l'aviation civile de notre ministère qui est convaincue que cela ne nuira pas à l'expansion de l'aviation civile ou de l'aviation en général au Canada. Regardons ce que font les États-Unis actuellement. Depuis longtemps, on y perçoit une taxe de débarquement de \$5 pour l'aviation générale et le même système s'applique en France et au Royaume-Uni. En ce qui concerne ce genre de droits et plusieurs autres, le Canada tire de l'arrière.

**M. Mazankowski:** J'apprécie les commentaires que M. Huck a faits. Je crois que ma motion est recevable, monsieur le président, vous en avez décidé ainsi, et je crois qu'on devrait la mettre aux voix.

**Le président:** Monsieur Nielsen, avez-vous quelques commentaires?

**M. Nielsen:** Non pas sur la motion, je voudrais ajouter quelque chose ayant rapport au sujet principal.

**Le président:** Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** J'allais justement demander par votre entremise à M. Mazankowski s'il y aura assez de temps pour étudier les différents sujets dont il a fait mention dans sa motion sans arrêter l'augmentation des taxes. Alors, comme M. Huck vous l'a dit, nous n'avons pas l'intention de la mettre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet. Il y aura plutôt un délai.

Cela ne vous donnerait-il pas le temps que vous exigez pour faire ce que vous voulez sans les lier?

**M. Mazankowski:** Je répondrai, monsieur le président, que je ne sais pour l'instant et que c'est pourquoi la motion n'est pas précisée. Les salaires se justifient peut-être et le processus consultatif prendra peut-être plus de temps. Cela ne devrait peut-être pas entrer en vigueur avant le 1<sup>er</sup> janvier 1974 si, en fait, le ministère ne change pas d'avis à cet égard, après consultation.

[Text]

**Mr. Nielsen:** Mr. Chairman, I do not want to delay the vote on the motion but if it is not going to be voted on before the time expires for this meeting then I want to speak to the motion. But if you are going to take a vote on it now I will defer my remarks.

**The Chairman:** The Chair is in the hands of the Committee. Do you want the question put now?

**Some Hon. Members:** Yes.

Motion agreed to.

**Mr. Nielsen:** I take very vigorous exception to some of the remarks that have been made by the witness who last spoke, particularly since he has chosen the very imprudent course of crossing the border from the safety of public administration into the political field. I cannot see how he can say that he was holding off the regulations, this increase as a result of inflationary trends in the country, when we have been told that throughout the time this consideration was being given by the government that...

**Mr. Danson:** Are we taking turns on questioning here? I think the motion has been dealt with.

**The Chairman:** You are quite right, Mr. Danson. I was wondering about the same thing.

**Mr. Nielsen:** I thought I was being recognized for that purpose.

**The Chairman:** I thought you had a very short point to make.

**Mr. Nielsen:** I have a point to make on these landing fees, we are on that subject now, and I thought that...

**The Chairman:** Actually the next person on my list is Mr. Atkey followed by Mr. Danson, Dr. Railton, Mr. Stevens, Mr. Harney and then you, Mr. Nielsen.

**Mr. Danson:** Are we rotating parties?

**The Chairman:** Had you completed your remarks?

**Mr. Nielsen:** No, I have some very important observations to make with respect to the application of these increases, particularly concerning northern aviation and, specifically, general aviation in Canada and I was going to make them as an aircraft owner holding a commercial licence and flying actively for a good many years.

**The Chairman:** I think now that the motion has carried you will have at a later time an opportunity to present arguments in this regard.

**Mr. Atkey:** Mr. Chairman, I think it is unfortunate that Mr. Cafik found it necessary to leave this meeting and did not see fit to stay around and hear my remarks concerning the proposed Pickering Airport Inquiry.

I listened to Mr. Cafik and I now would like to have my say. My point is that I think it might have been courteous of him to listen to what we on this side of the table had to say.

**Mr. Guay (St. Boniface):** In all fairness to a member like Mr. Cafik, who I think has made a contribution equally as well as that of Mr. Atkey to this Committee, in view of the fact that he did have a very important speaking engagement at 12 o'clock I think we could overlook the remarks that have been made by the last speaker.

**Some Hon. Members:** Agreed.

[Interpretation]

**M. Nielsen:** Monsieur le président, je ne veux pas retarder le vote de cette motion, mais si elle n'est pas votée avant la fin de cette réunion, j'aimerais en parler maintenant. Mais si nous devons voter tout de suite, je ferai mes remarques plus tard.

**Le président:** Je suis à la disposition du Comité. Voulez-vous que nous passions au vote?

**Des voix:** Oui.

La motion est adoptée.

**M. Nielsen:** Je proteste vigoureusement contre certaines des remarques du dernier témoin que nous avons entendu, surtout que, très imprudemment, il a choisi de passer de la sécurité d'administration publique aux affaires politiques. Je ne vois pas comment il peut dire qu'il retardait l'application du règlement, cette augmentation résultant des tendances inflationnistes que nous connaissons, alors qu'on nous a tout le temps dit que le gouvernement songeait...

**M. Danson:** Posons-nous chacun des questions chacun notre tour? Il me semble que la question de la motion est réglée.

**Le président:** Vous avez tout à fait raison, monsieur Danson. Je me disais la même chose.

**M. Nielsen:** Je pensais qu'on m'avait donné la parole pour cela.

**Le président:** Je pensais que vous vouliez faire un commentaire très bref.

**M. Nielsen:** Oui, j'ai des commentaires à faire sur les frais de débarquement; nous en parlons actuellement et j'ai pensé...

**Le président:** La prochaine personne figurant sur ma liste est M. Atkey, suivi de M. Danson et Railton, Stevens, Harney et Nielsen.

**M. Danson:** Les partis ont-ils chacun leur tour?

**Le président:** Avez-vous dit ce que vous aviez à dire?

**M. Nielsen:** Non, j'ai certaines observations très importantes à faire en ce qui concerne l'application de ces augmentations, en particulier dans le secteur nord et pour ce qui est de l'aviation générale au Canada, j'allais le faire en tant que propriétaire d'un avion titulaire d'un permis commercial et ayant volé pendant de nombreuses années.

**Le président:** Maintenant que la motion est adoptée, vous aurez sans doute plus tard l'occasion de présenter vos arguments à cet égard.

**M. Atkey:** Monsieur le président, je trouve qu'il est malheureux que M. Cafik ait dû nous quitter, et n'ait pas cru bon de rester pour entendre mes commentaires sur l'enquête proposée concernant l'aéroport de Pickering.

J'ai écouté M. Cafik et j'aimerais maintenant parler moi-même. Il me semble qu'il aurait dû avoir la courtoisie d'écouter ce que les représentants d'autres partis ont à dire.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Pour être juste envers un député comme M. Cafik qui, je pense, a contribué aux travaux de ces comités autant que M. Atkey, étant donné qu'il était l'orateur d'une réunion très importante à midi, je pense que nous pourrions ne pas tenir compte des commentaires de la dernière personne qui a parlé.

**Des voix:** D'accord.



[Texte]

**The Chairman:** Everybody has their own priorities.

**Mr. Atkey:** Mr. Chairman, Mr. Cafik referred on Tuesday night to the fact that I was somewhat less qualified than him to speak on the question of the public inquiry into the Pickering Airport and I would deny that for purposes of this Committee. While Mr. Cafik may well have his wealthy property owners and land speculators interests to defend in his particular riding, I have many residents...

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**Some hon. Members:** Oh, oh!

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**Mr. Chairman:** Ask your question, Mr. Atkey, rather than casting reflections upon what may or may not be the motives of other members of the Committee.

**Mr. Atkey:** My concerns—I wanted to premise my question to the Minister—are on behalf of many thousands of people in the City of Toronto who are concerned about the vast expenditure of some \$300 million or \$400 million on an airport which the majority of people in the area think to be unnecessary. Therefore I want to ask the Minister—and I want a clear answer from him—whether the question of need for this airport will be considered in the independent study group when you set it up?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think I made a statement that it will not be prohibited. But if nobody raises the question I am not going to send anybody to raise it for you.

**Mr. Atkey:** Will the Committee be permitted to look at alternative site locations?

**Mr. Marchand (Langelier):** I said that it was not prohibited and the board will have the authority to decide.

**Mr. Atkey:** Will the committee initiate any of its own inquiries in the sense that it will go out to certain groups with a view to discussing with them various planning criteria, or will the committee merely sit back and wait for people to come to them with specific submissions or questions about the proposed project in the light in which it has been cast by the government?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think I stated that the committee is going to have definite terms of reference and is going to have a definite amount of money in order to carry out its job. Of course, they will be submitted to the general restrictions to which we all are restricted. But they surely are authorized to hear anybody who is interested in the airport.

**Mr. Atkey:** But will the committee on its own initiative be able to initiate a review for example, of some of the planning criteria that have been adopted by the government in its decisions to date?

**Mr. Marchand (Langelier):** I do not have the terms of reference because I always said that before making them public I would like the Government of Ontario to be in agreement with them. But I think the purpose of the board of examination is to study the impact of the implementation of the airport at Pickering and to receive all representations that can be made by interested parties. But the purpose of the board is not to say that it has received a specific mandate to review everything the government has done. We want to give an opportunity to those who are interested in coming back and perhaps saying that they want to raise a particular point of need or this point of location, and I can tell you that they are not prohibited from listening to that.

[Interprétation]

**Le président:** Chacun a ses propres priorités.

**M. Atkey:** Monsieur le président, M. Cafik a dit mardi soir que j'étais quelque peu moins qualifié que lui à parler de la question de l'enquête publique sur l'aéroport de Pickering et je m'oppose à une telle déclaration devant ce Comité. Si, dans sa propre circonscription, M. Cafik doit défendre les intérêts de riches propriétaires et de spéculateurs, j'ai aussi des commettants.

**Des voix:** Bravo!

**Des voix:** Oh, oh!

**Des voix:** Bravo!

**Le président:** Posez votre question, monsieur Atkey, au lieu de faire des réflexions sur ce que peuvent être ou ne pas être les motifs d'autres membres de ce comité.

**M. Atkey:** J'aurais voulu adresser ma question au ministre, mais je parle au nom de plusieurs milliers d'habitants de Toronto qui s'inquiètent de l'utilisation de vastes crédits de \$300 ou \$400 millions pour un aéroport que la plupart des habitants de la région jugent inutile. Je demande donc au ministre—et je tiens à une réponse claire de sa part—si le groupe d'étude indépendant que vous allez créer va s'occuper de la question de la nécessité de cet aéroport.

**M. Marchand (Langelier):** Je pense avoir dit que cela ne sera pas interdit. Mais si personne ne soulève la question, je ne vais demander à personne de la poser pour vous.

**M. Atkey:** Le comité aura-t-il le loisir d'étudier d'autres emplacements possibles?

**M. Marchand (Langelier):** J'ai dit que cela n'était pas interdit, et que le conseil aura l'autorité nécessaire pour en décider.

**M. Atkey:** Le comité mènera-t-il ses propres enquêtes, dans le sens de prendre contact avec certains groupes pour discuter de divers critères d'organisation, ou restera-t-il simplement à attendre qu'on vienne lui faire des propositions précises ou lui poser des questions sur le projet proposé dans le sens où l'aura défini le gouvernement?

**M. Marchand (Langelier):** Je pense avoir déclaré que le comité aura un mandat précis et qu'il disposera d'un montant d'argent précis pour accomplir sa tâche. Évidemment, il sera soumis aux mêmes conditions générales que nous tous. Mais il sera certainement autorisé à entendre quiconque s'intéresse à l'aéroport.

**M. Atkey:** Mais le comité pourra-t-il, de sa propre initiative, faire des recherches sur, par exemple, certains des critères d'organisation que le gouvernement a adoptés pour les décisions qu'il a prises jusqu'ici?

**M. Marchand (Langelier):** Je n'ai pas ici le mandat parce que j'ai toujours dit qu'avant de le rendre public, j'aimerais que le gouvernement de l'Ontario l'entérine. Mais la commission d'examen a pour but d'étudier les effets de l'ouverture de l'aéroport de Pickering et de recevoir tous les commentaires que pourront faire les parties intéressées. Mais il ne faudra pas dire qu'il a pour mandat précis d'étudier tout ce qu'a fait le gouvernement. Nous voulons donner à toutes les parties intéressées la chance de revenir nous voir pour soulever une question particulière sur les besoins ou l'emplacement de l'aéroport, et je puis vous assurer que le comité aura le droit de les écouter.

## [Text]

**Mr. Atkey:** So your position then, Mr. Minister, is that this board will be—and I do not use this term pejoratively—a passive board, like a judge; they will sit back and people will carry their submissions to them as opposed to the board going out and making its own inquiries and its own investigation.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, I do not think so. I think they will receive a mandate, for example, to try to establish the relative role of Pickering in relation to Malton. So this is something they will have to do. This is in their mandate. They will have to look at the routes of access to the airport, for example. So they will have to do a certain number of things. This is why we have extended the terms of reference to a certain extent. If people want to discuss other things the board will be authorized to listen to them, and we say there is no prohibition in the terms of reference.

**Mr. Atkey:** Mr. Minister, I know this question has been put before but it is very important to the people in the Toronto region. When do you really expect to get this inquiry going?

**Mr. Marchand (Langelier):** As soon as the board is set up. I telephoned Mr. Davis yesterday, I think at 10.48, and he is going to London. He said Mr. Bennet was supposed to call me back and that perhaps I could initiate some discussion with him. I have no objection to that. I am just waiting for the telephone call. And if we can agree on the names and the terms of reference it is going to be launched right away.

**Mr. Atkey:** I believe there was a change in your position on Tuesday night as to the time of completion. The original commitment was one year from the announcement of January 30, and I believe that was your response to me in the House of Commons. If I interpret your answer on Tuesday night correctly, you are looking at one year, more or less, from the date of the announcement. So that is a change in the government's position.

• 1230

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Danson:** That would be the announcement of the composition of the board.

**Mr. Atkey:** Yes, I agree with that point.

**Mr. Marchand (Langelier):** We thought at that time that we needed this period. If, for reasons for which the board is not responsible at all, we curtail the duration of the inquiry, it may be difficult for them to . . .

**Mr. Atkey:** Mr. Minister, if I could commend to you and your officials a procedure adopted by another commission of inquiry and that is the Solandt Inquiry, conducted by Doctor Solandt on behalf of the Government of Ontario on the location and building of hydroelectric power lines in Ontario in the Lake Ontario-Lake Erie region. There has been a rather comprehensive method of inquiry followed in that and I would commend that to you and your officials as being a model which might be particularly useful in this case.

Now, for the minute or two I have remaining I would like to direct my question to the controversial issue of preclearance, which is unrelated to the matter I was discussing. In your news announcement of April 26, you . . .

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Atkey, for my own personal information—do not answer if you feel you should not answer. The other day when you presented your motion, you said that the motion did not have as its purpose to prevent Pickering from being created. Did you say that?

## [Interpretation]

**M. Atkey:** Votre position, monsieur le ministre, est donc que cette commission jouera un rôle passif—et je ne donne pas à ce terme de sens péjoratif—tout comme un juge; elle attendra que les gens viennent faire leurs offres au lieu de partir faire ses propres enquêtes et ses propres recherches.

**M. Marchand (Langelier):** Non, je ne pense pas. Je pense qu'on lui donnera le mandat, par exemple, de définir le rôle relatif de Pickering par rapport à Malton. Elle devra donc le faire. Cela fera partie de son mandat. Elle devra, par exemple, étudier les routes d'accès à l'aéroport. Elle aura donc un certain nombre de choses à faire. C'est pourquoi nous avons élargi son mandat dans une certaine mesure. Si des gens veulent discuter d'autres choses, la Commission aura le droit de les écouter, et nous disons simplement que son mandat ne contient aucune interdiction.

**M. Atkey:** Monsieur le ministre, je sais qu'on vous a posé cette question auparavant, mais elle est très importante pour les habitants de la région de Toronto. Quand pensez-vous que cette enquête va vraiment démarrer?

**M. Marchand (Langelier):** Dès que la commission sera créée. J'ai téléphoné à M. Davis, hier, à 10h.48 je pense, et il doit partir pour London. Il m'a dit que M. Bennett devait me rappeler et que je devrais peut-être commencer à discuter avec lui. Cela ne me dérange pas. J'attends simplement son coup de fil. Et si nous tombons d'accord sur la composition et le mandat de la commission, elle peut être créée immédiatement.

**M. Atkey:** Je pense que vous avez changé d'avis mardi soir quant à la date de fin des travaux. L'engagement original était d'un an après l'annonce du 30 janvier, et il me semble bien que c'est ce que vous m'aviez répondu à la Chambre des communes. Si j'interprète correctement votre réponse de mardi soir, vous songez à un an, plus ou moins, après la date de cette annonce. Le gouvernement a donc changé sa position.

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Danson:** Cela constituerait l'annonce de la formation du Conseil.

**M. Atkey:** Oui, je suis d'accord sur ce point.

**M. Marchand (Langelier):** A ce moment-là, nous pensions avoir besoin de cette période. Si, pour des raisons qui échappent au contrôle du conseil, nous écourtions la durée de l'enquête, il pourrait être difficile pour eux . . .

**M. Atkey:** Monsieur le ministre, puis-je vous recommander, à vous et à vos fonctionnaires, une procédure utilisée par une autre commission d'enquête, c'est-à-dire la Commission d'enquête Solandt, dirigée par le Dr Solandt, au nom du gouvernement de l'Ontario? L'objet de cette enquête était l'emplacement et la construction de lignes hydroélectriques en Ontario, dans la région des lacs Ontario et Érié. On a suivi une méthode d'enquête assez complète, que je recommande à vous et à vos fonctionnaires, à titre d'exemple pratique dans ce cas-ci.

Maintenant, pour utiliser les deux minutes qui me restent, j'aimerais poser une question sur le sujet controversé du pré-déclassement, qui n'a aucun lien avec le sujet dont je discutais. Lors de votre conférence de nouvelles du 26 avril . . .

**M. Marchand (Langelier):** Monsieur Atkey, pour m'éclairer personnellement, ne répondez pas, si vous pensez ne pas devoir le faire. Lorsque, l'autre jour, vous avez présenté votre motion, vous avez dit n'avoir aucunement l'intention d'empêcher par là la création de Pickering. Avez-vous dit cela?



[Texte]

**Mr. Atkey:** I said the motion was not intended to kill Pickering. It was intended to delay it.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes. Well, that means that those who voted against it were not necessarily supporting Pickering.

**Mr. Atkey:** They were supporting the government expenditure in the sense that the government would be allowed to proceed full tilt ahead.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Could I ask a supplementary question?

**Mr. Atkey:** On a point of order, Mr. Chairman, I am losing my time and I am going to be . . .

**Mr. Guay (St. Boniface):** Well, Mr. Chairman, did we agree . . .

**The Chairman:** Order, gentlemen.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Could I bring your attention to the clock, Mr. Chairman, because I do have another appointment and it was understood that we would stop . . .

**The Chairman:** The Chair is in the hands of the Committee.

**Mr. Atkey:** Mr. Chairman, I could have asked my question.

**The Chairman:** We could adjourn now and we could meet later on. I have a long list of people. Mr. Atkey has about three minutes left, really. I have an approximate 10 minutes time allotted. Mr. Danson is followed by Mr. Raiton, Mr. Stevens, Mr. Harney, Mr. Nielsen. If the Committee wishes, we could meet again this afternoon if the Clerk can find us a room, or this evening or tomorrow morning to take care of these names.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, if I . . .

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, if I may just speak to your suggestion. We have had a very short meeting here this morning and, as you know, the other previous meetings on this particular part of the estimates have been dominated to quite an extent by the Pickering Airport. We, as a committee, have not had an opportunity to examine some of the technical matters on some of the expenditures, so-called bread and butter issues. It may not be necessary for the Minister to be here this afternoon. I realize he has been very generous with his time.

**Mr. Marchand (Langelier):** I would rather be here than anywhere else.

**Mr. Mazankowski:** However, it might be in our best interests to have officials of the Department of Transport appear. I know that I have a number of questions which I would like to clear up. It is obvious there are other members who have questions to ask. Is it possible to arrange a meeting for this afternoon?

**Mr. Harney:** On a point of order, Mr. Chairman. To clarify, are we now dealing with all the votes relating to the air transportation programs or with Vote L30.

**The Chairman:** No, we are dealing with all of the votes pertaining to the air transportation program including Vote L30. However, the Chair would like some advice now as to whether we adjourn, carry on till 1 o'clock, sit again at 3:30 p.m. or . . .

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, would you allow Mr. Atkey to finish his remarks because he only has three minutes, and then we adjourn and come back.

[Interprétation]

**M. Atkey:** J'ai dit que la motion n'avait pas ce but. Elle visait plutôt à retarder le projet.

**M. Marchand (Langelier):** Oui. Cela veut donc dire que ceux qui ont voté contre ne le supportaient nécessairement pas.

**M. Atkey:** Ils supportaient la dépense du gouvernement, pensant qu'on permettrait au gouvernement de continuer, sans réserve.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Pourrais-je poser une autre question?

**M. Atkey:** J'invoque le règlement, monsieur le président, je perds le temps qui m'est alloué et je . . .

**M. Guay (Saint-Boniface):** Eh bien, monsieur le président, avons-nous convenu . . .

**Le président:** A l'ordre, messieurs.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Puis-je vous rappeler l'heure, monsieur le président, parce que j'ai un autre rendez-vous, et il était convenu que nous nous arrêterions . . .

**Le président:** La présidence s'en remet au Comité.

**M. Atkey:** Monsieur le président, j'aurais pu poser ma question.

**Le président:** Nous pourrions ajourner la réunion maintenant, et nous rencontrer plus tard. J'ai une longue liste de personnes. Il reste vraiment trois minutes à M. Atkey. Je peux allouer dix minutes à chacun. M. Danson est suivi de MM. Raiton, Stevens, Harney, Nielsen. Si le Comité le veut, nous pourrions nous réunir à nouveau cet après-midi, si le greffier peut trouver une salle, ou ce soir, ou demain matin, pour permettre à toutes ces personnes de parler.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si je . . .

**Le président:** Oui, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si je peux répondre à votre suggestion. Ce matin, nous avons tenu ici une réunion très brève et, comme vous le savez très bien, les réunions précédentes sur cette partie précise des prévisions budgétaires ont été largement consacrées à l'aéroport de Pickering. Nous, du Comité, n'avons pas eu la chance d'examiner ces questions d'ordre technique, concernant quelques dépenses. Le ministre n'est pas obligé d'être ici cet après-midi. Je crois qu'il a été très généreux de son temps.

**M. Marchand (Langelier):** J'aimerais mieux être ici que n'importe où ailleurs.

**M. Mazankowski:** Cependant, il serait peut-être mieux pour nous que des fonctionnaires du ministère des Transports comparaissent. J'ai, pour ma part, plusieurs questions que je voudrais éclaircir. Il est clair aussi qu'il y a d'autres députés qui ont des questions à poser. Est-il possible de fixer une réunion pour cet après-midi?

**M. Harney:** J'invoque le Règlement monsieur le président. Nous occupons-nous des crédits concernant le programme des transports aériens ou du crédit L30?

**Le président:** Non, les crédits concernant le programme des transports aériens, y compris le crédit L30, nous intéressent. Cependant, nous aimerons savoir si nous ajournons, continuons jusqu'à une heure, reprenons à 15h30 ou . . .

**M. McRae:** Monsieur le président, voudriez-vous permettre à M. Atkey de finir ses remarques, car il ne lui reste plus que trois minutes. Après, on peut ajourner, et revenir.

[Text]

**The Chairman:** Come back at 3.30 p.m.

Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman. I cannot agree to come back because I planned my day according to the steering committee's decision in your office. I planned my schedule accordingly. I am not complaining that I have a heavy schedule. I hope that I can depend in the future on the steering committee's decision so I can plan my day. This is what I did.

• 1235

I know you will understand, Mr. Chairman, that it is almost impossible for me—and I happen to know that there are other members who cannot attend this afternoon—to carry on with the schedule as suggested by the steering committee on Monday.

**The Chairman:** I might advise you, Mr. Guay, in case your memory has slipped, that the steering committee did suggest that we meet Thursday at 11 a.m. and if the room was available at 8 p.m. Thursday, too.

**Mr. Guay (St. Boniface):** That is different, I will go along with 8 p.m.

**Mr. Danson:** This evening is fine, but this afternoon it is very difficult.

**Mr. Marchand (Langelier):** I must inform the Chair that this afternoon there is a transportation council. I do not know if you know what a transportation council is. This is a kind of executive of the whole ministry and most of the officials here are members of this council. We have serious matters to discuss there too, such as ...

**The Chairman:** That is understandable.

**Mr. Marchand (Langelier):** ... say, commuter service in Toronto.

I do not mind, you may decide to sit at 3.30 p.m. but I want you to understand that we will have to be at another meeting.

**The Chairman:** Could some of the officials be here this evening at 8 o'clock?

I am advised that they could be here at 8 o'clock this evening. Is that agreeable? Is the Committee in a position to adjourn now or will we allow Mr. Atkey his three minutes?

Go ahead, Mr. Atkey.

**Mr. Atkey:** On the subject of pre-clearance, Mr. Minister, there was some suggestion by the American officials about a month or so ago, that they would allow a limited form of pre-clearance for DC-9 aircraft to New York, Chicago and Cleveland.

In your statement on page 7, you say:

A further examination by Air Canada of these limited arrangements offered by the United States, led the airline to the conclusion that the introduction of even this highly restricted kind of pre-clearance could not be implemented without a serious risk of congestion, disruption of services and other inconvenience for the travelling public.

In light of representations that I have had from many travelling groups operating primarily out of Toronto, that the major concern of the consuming public is with respects to the routes to New York, Chicago and Cleveland, what facts are there to justify this conclusion of Air Canada which the Ministry has accepted, obviously, by including it in the statement saying that there is going to be more inconvenience as a result of the retention of pre-clearance, which is exactly the opposite of the representations that I received?

[Interpretation]

**Le président:** Revenez à 5h30.

Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, je ne peux pas accepter de revenir, car j'ai organisé ma journée selon la décision du comité directeur sous votre charge. J'ai organisé mon horaire en conséquence. Je ne me plains pas d'un horaire surchargé. J'espère pouvoir me baser, à l'avenir, sur la décision du comité directeur pour organiser ma journée. Mais je l'ai fait.

Comprenez, monsieur le président, qu'il m'est presque impossible, et c'est le cas d'autres députés qui ne peuvent non plus être présents cet après-midi de me conformer au calendrier prévu lundi par le sous-comité de direction.

**Le président:** Je vous rappelle, monsieur Guay, vous ne vous en souvenez peut-être pas, que le sous-comité de direction avait proposé une réunion pour 11 heures du matin et, si une pièce était disponible, pour 8 heures du soir le jeudi.

**M. Guay (Saint-Boniface):** C'est différent; je suis d'accord avec 8 heures du soir.

**M. Danson:** D'accord pour ce soir, mais pour cet après-midi, ça aurait été extrêmement difficile.

**M. Marchand (Langelier):** Je signale à la présidence qu'il y a cet après-midi une réunion du conseil du transport. Pour votre information, il s'agit d'une réunion qui groupe les hauts fonctionnaires de tout le ministère, y compris ceux qui sont ici actuellement. Nous avons des sujets importants à discuter ...

**Le président:** Je comprends.

**M. Marchand (Langelier):** ... comme le réseau de transport pour la région de Toronto.

La décision vous appartient; vous pouvez prévoir une séance pour 3h.30 cet après-midi, mais je veux que vous sachiez que j'ai un autre engagement.

**Le président:** Est-ce que certains des hauts fonctionnaires peuvent être ici ce soir?

C'est possible, donc. Est-ce que tout le monde est d'accord? Dois-je lever la séance maintenant ou est-ce que M. Atkey pourra avoir ses trois minutes?

Allez-y, monsieur Atkey.

**M. Atkey:** En ce qui concerne le contrôle douanier préalable, les autorités américaines ont indiqué il y a à peu près un mois qu'elles étaient prêtes à en accepter une forme limitée pour les DC-9 à destination de New-York, Chicago et Cleveland.

A la page 7 de votre déclaration, monsieur le ministre, vous indiquez:

Après une étude plus poussée de ces arrangements limités proposés par les États-Unis, Air Canada en est venu à la conclusion que même sous cette forme restreinte le contrôle douanier préalable ne pouvait qu'entraîner des queues, des retards et d'autres ennuis pour le voyageur.

Vu les instances que j'ai reçues des groupes intéressés de Toronto surtout indiquant que le public se préoccupe surtout des itinéraires vers New-York, Chicago et Cleveland, comment Air Canada peut-il expliquer ces conclusions, conclusions que le ministère a de toute évidence acceptées, le ministre les ayant reprises dans sa déclaration, voulant que le maintien du contrôle douanier préalable cause encore plus d'ennuis aux voyageurs? Les instances que j'ai reçues font valoir exactement le contraire.



[Texte]

**Mr. Marchand (Langelier):** We are referring now to terminals in Toronto. We have stated, I have stated and I stick to it, that if there is to be pre-clearance it should be on a nondiscriminatory basis. This means that Canadian airlines should be on exactly the same footing as American airlines; otherwise we are not going to have . . .

**Mr. Atkey:** Mr. Minister, have the Americans not agreed to that?

**Mr. Marchand (Langelier):** Only for the DC-9s.

**Mr. Atkey:** Yes.

**Mr. Marchand (Langelier):** Not for the long hauls to Los Angeles, to Miami, to Tampa and so on.

**Mr. Atkey:** But Air Canada has DC-9s.

**Mr. Marchand (Langelier):** Of course we have DC-9s, but they restricted the pre-clearance to them. We say if we are going to have pre-clearance, we are going to have pre-clearance for all Air Canada flights to the United States. The same flights that the United States airlines are flying, too. They wanted only restricted pre-clearance and this we say we are not going to agree to.

**Mr. Atkey:** Mr. Minister, according to a United States embassy spokesman, the American position on pre-clearance is that they are now willing to pre-clear all types of aircraft to any destination. That is my information.

**Mr. Marchand (Langelier):** To answer your first question, in 1969, if my memory serves me well, the Americans told us that they would not accept pre-clearance in terminal No. 2 in Toronto, for no reason, and they kept repeating that they were not going to. So terminal No. 2 was built with no idea of having facilities for pre-clearance because the Americans took that stand. This is why we say that there is congestion and we do not have the facilities. Even if tomorrow the Americans say: come on make pre-clearance, and we accept pre-clearance in terminal No. 2, we do not have the facilities. We would have to build a new set of facilities.

**Mr. Atkey:** As a concluding question, Mr. Chairman, there was some planning done at terminal 2 in Toronto, although I think many people in the Toronto area would deny it. If there was some planning, obviously you could not take into account pre-clearance based on the position which the Americans held out to you, what is the problem at terminal 2? I am sure every member of Parliament from the Toronto area has his desk piled up with letters from constituents complaining about the service that is being rendered there.

• 1240

I can tell you that I have had two personal experiences, and Air Canada personnel have said: "We did not want this terminal. It is the government's fault. They planned it and they forced it on us." Would you mind telling me what the government's position is in answer to that, which I rather suspect has been put in the form of a memorandum from Air Canada executives to all their employees operating out of Toronto International Airport.

**Mr. Marchand (Langelier):** Let us start with this. New space was needed in Toronto as Terminal No. 1 was not large enough. So, we decided to build Terminal No. 2; and Air Canada indicated that they were interested in having this, and this is the way it has been done.

**Mr. Atkey:** So if there are any Air Canada memoranda to their personnel, instructing them to advise consumers that they did not want the airport, that it is the government's fault, and that the government forced it on them, then that is incorrect?

[Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** Vous parlez des terminus de Toronto maintenant. J'ai dit, et je le répète, que la pratique du contrôle douanier préalable doit être maintenue; elle doit se faire sans discrimination. Je veux dire par là que les transporteurs doivent être placés sur le même pied que les compagnies américaines; c'est la seule façon . . .

**M. Atkey:** Mais est-ce que les Américains n'ont pas accepté justement le principe?

**M. Marchand (Langelier):** Seulement pour les DC-9.

**M. Atkey:** Oui.

**M. Marchand (Langelier):** Et non pas pour les longs trajets comme ceux qui sont à destination de Los Angeles, Miami, Tampa, etc.

**M. Atkey:** Mais Air Canada a des DC-9.

**M. Marchand (Langelier):** Évidemment, mais c'est tout ce qu'on est prêt à accepter. Nous disons que si le contrôle douanier préalable doit être accepté, il doit l'être pour tous les vols d'Air Canada à destination des États-Unis. Les compagnies aériennes américaines effectuent ces vols également. Elles voulaient, elles, une forme limitée de contrôle, ce que nous rejetons.

**M. Atkey:** Mais selon un porte-parole de l'ambassade américaine, on est prêt à accepter maintenant le principe du contrôle douanier préalable pour tout et les appareils quelle que soit leur destination. C'est ce que j'ai appris.

**M. Marchand (Langelier):** Pour répondre à votre première question, je vous signale qu'en 1969, si je me souviens bien, les Américains nous ont dit qu'ils n'acceptaient pas le contrôle préalable au terminus n° 2 à Toronto; ils nous l'ont répété à plusieurs reprises par la suite. Le terminus n° 2 à Toronto a donc été construit en conséquence. C'était l'attitude des Américains à l'époque. On n'a pas prévu les installations nécessaires et c'est la raison pour laquelle il y a des queues maintenant. Même si les autorités nous disent maintenant qu'elles sont prêtes à accepter le contrôle préalable au terminus n° 2, c'est impossible, il n'y a pas les installations nécessaires. Il faudrait les construire.

**M. Atkey:** Une dernière question, monsieur le président. Il y a certains préparatifs de faits au terminus n° 2, à Toronto, même si bien des gens à Toronto ne sont pas prêts à l'admettre. S'il y a eu des préparatifs de faits, donc, on ne pouvait certes tenir compte de l'attitude des autorités américaines concernant le contrôle préalable; qu'est-ce qui ne va pas au terminus n° 2? Je suis certain que chaque député de la région de Toronto reçoit chaque jour de nombreuses lettres de protestations de la part des électeurs au sujet du mauvais service de l'aéroport.

Je puis vous dire que j'en ai fait l'expérience à deux reprises, et le personnel à Air Canada a dit: «Nous ne voulons pas de cet aéroport, c'est la faute du gouvernement. Ils en ont eu l'idée et ils nous l'ont imposé.» Pourriez-vous m'indiquer quelle réponse on peut apporter à cela? Je crois qu'à Air Canada, les administrateurs ont présenté un mémoire à tous les employés travaillant à l'extérieur de l'aéroport international de Toronto.

**M. Marchand (Langelier):** Pour commencer, l'aéroport n° 1 de Toronto avait besoin de plus d'espace, il n'était pas assez grand. Ainsi, nous avons décidé de construire l'aéroport n° 2; Air Canada a déclaré être intéressé par ce deuxième aéroport. C'est ainsi que cela s'est passé.

**M. Atkey:** Comme ça, si les administrateurs d'Air Canada ont présenté des mémoires à leur personnel, les avisant de dire aux clients qu'ils ne voulaient pas l'aéroport, que c'est la faute du gouvernement et que le gouvernement l'a imposé, alors, c'est incorrect?

[Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** During part of the time I was not the Minister. Maybe some of the officials who are with me can say something about it.

**Mr. Atkey:** If I may finish, Mr. Minister.

If that, in fact, is true, I would suggest that it is incumbent upon this Committee to call, as a witness, Mr. Yves Pratte, the President of Air Canada, to testify before us.

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Stoner, could you give us an answer to that?

**Mr. Stoner:** I do not quite know what they mean by the government forcing it upon them. There was a discussion as to how they could best handle their flight operations and, after considerable negotiation and a fair look at all the pros and cons on both sides, Air Canada agree fully that they would take over Terminal No. 2. In fact, if my memory serves me correctly, I believe the original proposal to build Terminal No. 2 came from Air Canada. But that was before my time.

**Mr. Harney:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Harney, on a point of order.

**Mr. Harney:** Does not the answer given just now entail the assumption that there is such a memorandum in existence?

**Mr. Stoner:** I am unaware of the memorandum that Mr. Atkey spoke of.

**Mr. Harney:** But by your answer, you were, in effect, saying there was a memorandum. So, we would have to assume that it does exist, according to you.

**Mr. Stoner:** I am sorry. If you are referring to the memorandum to Air Canada people, I am unaware of it. I simply described the process of negotiation which took place, and if there was an agreement between Air Canada and the air administration that they assume Terminal No. 2, I was not aware that it was forced on them.

**Mr. Atkey:** So the people of the Toronto region or, indeed, the people of Canada that go through Terminal No. 2 in Toronto, can assume that if there is blame for the inefficiency and the incompetency of the operations of Terminal No. 2, that is not the government's problem, that is Air Canada's problem. Is that true?

**Mr. Marchand (Langelier):** They, of course, are responsible for the operation of Terminal No. 2.

**Mr. Atkey:** I never like to blame the government unnecessarily, Mr. Minister.

**Some hon. Members:** Oh?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think the official opening of Terminal No. 2 took place on April 29, so it is not a very, very long period yet. I think we should give the corporation a chance before we...

**Mr. Atkey:** They lost my bags twice in one week, Mr. Minister.

**The Chairman:** The Committee stands adjourned until eight o'clock this evening. You will be notified later on today which room the meeting will be held in. We cannot locate a room at the present time. Mr. Danson will be the first questioner this evening.

[Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** A cette époque, je n'étais pas ministre. Peut-être quelques fonctionnaires ici présents pourraient-ils dire quelque chose à ce sujet.

**M. Atkey:** Si je puis finir, monsieur le ministre.

Si cela est bien vrai, je crois qu'il appartient à ce comité d'appeler M. Yves Pratte, président d'Air Canada pour venir témoigner devant nous.

**M. Marchand (Langelier):** Monsieur Stoner, pourriez-vous apporter une réponse à cette question?

**M. Stoner:** Je ne comprends pas ce qu'ils veulent dire lorsqu'ils affirment que le gouvernement leur a imposé. On a tenu une discussion afin de savoir la meilleure façon de diriger leurs opérations d'envol. Après avoir tenu des négociations considérables et après avoir pesé le pour et le contre, Air Canada était pleinement d'accord pour le deuxième aéroport. En fait, si ma mémoire est bonne, je crois que c'est Air Canada qui a d'abord proposé le deuxième aéroport. Mais ce n'était pas encore à mon tour de parler.

**M. Harney:** Un rappel au Règlement, monsieur le président.

**Le président:** M. Harney, sur un rappel au Règlement.

**M. Harney:** Est-ce que la réponse que l'on vient juste de donner ne confirme pas qu'il existe un tel mémoire?

**M. Stoner:** Je ne suis pas au courant du mémoire dont M. Atkey a parlé.

**M. Harney:** Mais d'après votre réponse, vous disiez qu'il existait un mémoire. Il nous faut donc supposer qu'il existe.

**M. Stoner:** Je suis désolé. Si vous faites allusion au mémoire qu'Air Canada a présenté à son personnel, je ne suis pas au courant. J'ai simplement décrit la façon dont les négociations se sont déroulées. S'il y a eu entente entre Air Canada et l'administration pour assumer la responsabilité de l'aéroport n° 2, je ne crois pas qu'on les y ait forcés.

**M. Atkey:** Ainsi, les gens de Toronto ou ceux qui vont à l'aéroport n° 2 de Toronto peuvent prétendre que l'inefficacité et l'incompétence qui règnent à l'aéroport n° 2 de Toronto ne relèvent pas du gouvernement mais bien d'Air Canada? Est-ce bien vrai?

**M. Marchand (Langelier):** Naturellement, ce sont eux qui s'occupent de l'aéroport n° 2.

**M. Atkey:** Je n'aime jamais jeter tout le blâme sur le gouvernement lorsque ce n'est pas nécessaire, monsieur le ministre.

**Des voix:** Oh?

**M. Marchand (Langelier):** Je crois que l'ouverture officielle de l'aéroport n° 2 a eu lieu le 29 avril. Cela est encore assez récent. Je crois que nous devrions donner une chance à la compagnie avant...

**M. Atkey:** Ils ont perdu des bagages deux fois pendant la même semaine, monsieur le ministre.

**Le président:** La séance est ajournée jusqu'à 20h.00 ce soir. On vous indiquera au cours de la journée le numéro de la pièce dans laquelle la réunion aura lieu. Pour le moment, c'est impossible à déterminer. M. Danson questionnera le premier ce soir.



[Texte]

EVENING SITTING

• 2019

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum. Perhaps we could get on with the business. The first questioner I have is Mr. Danson but I notice Mr. Guay wants to raise a point of order. Perhaps he could raise his point of order and then we could have Mr. Danson.

• 2020

**Mr. Guay (St. Boniface):** Thank you, Mr. Chairman. As you are aware, Mr. Chairman, the Minister regrets that he cannot be here this evening for this previously unscheduled meeting of the Committee but on his behalf he has asked me to clarify a few points with respect to questions raised this morning concerning Terminal No. II at Toronto International Airport. I will be brief.

First of all, since the meeting this morning, the Ministry has been informed by Air Canada's head office in Montreal that they are categorically unaware of any communications being issued by their management to staff personnel concerning the airline's dissatisfaction with the new terminal. I think it is possible, Mr. Chairman, that this impression could have been derived by an article published in a Toronto newspaper last March 31. In August, 1972, it was announced that Air Canada would be moving its entire operations from Terminal I to Terminal II by this Spring and to the best of our knowledge, there have been no changes in Air Canada's willingness and desire to make this move or to change such statements which their Regional Vice-President made in Toronto such as, and I would like to quote, that:

the new facility will give us more scope to accommodate the specific needs of our own passengers

or

the design of Terminal II will permit Air Canada to separate its international and domestic operations and provide a special area for the airline's Rapidair walk-on service between Toronto, Montreal and Ottawa.

It should be understood, Mr. Chairman, that when a massive move takes place such as the one Air Canada has just made, adjustments on a trial and error basis, must obviously take place.

Ticketing, baggage handling, passenger processing and the past habits of active air travellers compounded with the breaking in of new equipment obviously will create an unfortunate amount of passenger inconvenience for a period of time.

In conclusion, Mr. Chairman, I would like to assure the Committee, on the Minister's behalf, that Air Canada and the Ministry of Transport are working on a day-to-day liaison basis with respect to correcting the situation so that passengers will be processed in a quick, efficient and courteous manner.

Thank you, Mr. Chairman.

**An hon. Member:** Bravo.

**The Chairman:** Mr. Guay, I do not know whether that was a point of order or not but it was a statement the Minister apparently wished to have made. I hope that Mr. Mazankowski will draw it to Mr. Atkey's attention. Having said that, I now recognize Mr. Danson.

[Interprétation]

SÉANCE DU SOIR

**Le président:** Messieurs, nous avons le quorum. Nous pourrions peut-être reprendre nos travaux. Le premier nom sur la liste est celui de M. Danson mais je vois que M. Guay veut faire un rappel au règlement. Peut-être pourrait-il le faire d'abord puis nous passerions la parole à M. Danson.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je vous remercie, monsieur le président. Comme vous le savez, monsieur le président, le ministre regrette de ne pas pouvoir être présent ce soir au cours de cette séance non prévue du Comité mais en son nom il m'a demandé d'apporter quelques éclaircissements relatifs aux questions posées ce matin au sujet du terminal no 2 de l'aéroport international de Toronto. Je serai bref.

Premièrement, depuis la réunion de ce matin, le bureau principal d'Air Canada à Montréal a informé le ministère qu'il n'était absolument pas au courant de tout communiqué ayant été publié par la direction s'adressant au personnel faisant état du mécontentement des compagnies aériennes provoqué par le nouveau terminal. Je pense qu'il est possible, monsieur le président, que cette impression ait été donnée par un article publié dans un journal de Toronto le 31 mars. En août 1972, Air Canada a annoncé qu'elle ferait passer tous ses services du Terminal numéro 1 au Terminal numéro 2 avant ce printemps-ci et d'après ce que nous savons, depuis lors, Air Canada n'est pas revenu sur sa volonté et son désir de le faire ou n'a pas apporté de modification à les déclarations tel que celle faite par leur vice-président régional à Toronto et que j'aimerais citer, à savoir:

la nouvelle installation nous permettra de satisfaire plus aisément aux besoins de nos propres passagers.

ou

La structure du terminal numéro 2 permettra à Air Canada de séparer ses opérations internationales et intérieures et prévoira une zone spéciale pour le service aérien rapidair entre Toronto, Ottawa, Montréal.

Il faut bien se rendre compte, monsieur le président, que lorsqu'une opération d'une telle envergure comme celle qu'Air Canada vient d'entreprendre a lieu, il y a bien des tâtonnements et des erreurs de toute évidence.

La distribution des billets, la prise en charge des bagages, la prise en charge de passagers dont les habitudes passées sont relativement enracinées, s'ajoutant à l'adaptation aux nouveaux équipements présentera de toute évidence pendant un certain temps des inconvénients malheureux pour les passagers.

Pour conclure, monsieur le président, je voudrais assurer le Comité, au nom du ministre, qu'Air Canada et le ministère des Transports travaillent en étroite collaboration pour redresser la situation afin que les passagers fassent l'objet d'un service rapide et efficace et courtois.

Je vous remercie, monsieur le président.

**Une voix:** Bravo.

**Le président:** Monsieur Guay, je ne sais pas s'il s'agissait vraiment d'un rappel au règlement mais c'était une déclaration que de toute évidence le ministre souhaitait faire. J'espère que M. Masankowski en fera part à M. Atkey. Ceci étant dit, je donne maintenant la parole à M. Danson.

[Text]

**Mr. Danson:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, I would hope that you would convey our best wishes to Air Canada that they take special precautions about Mr. Atkey's baggage.

**The Chairman:** I do not think Mr. Atkey would reject that statement.

**Mr. Danson:** Thank you, Mr. Chairman. That statement has something to do with the question I will come to in a moment.

The first thing I wanted to do, and we might sound like a broken record on the Pickering Airport and the expropriation proceedings, but this is a matter of really very serious concern to the people of my constituency and in others. I would like to ask Mr. Stoner for clarification on the position of those being expropriated and what the position is until after the hearings are completed. Am I right in assuming that those who wish and can settle now can move or stay on the land until the end of 1974?

**Mr. Stoner:** That is correct, Mr. Danson.

**Mr. Danson:** Yes. And there will be no pressure for anyone to settle or to move at this time?

**Mr. Stoner:** The Minister, I think, made it clear the other day that there would be no effort to conclude expropriation through the courts or otherwise with those who did not wish to settle at this stage.

**Mr. Danson:** And in neither of those cases will their rights of appeal under the Expropriation Act be prejudiced?

**Mr. Stoner:** This is until the enquiry was terminated. I believe the Minister made that point.

• 2025

**Mr. Danson:** Yes, after the inquiry is completed. I just wanted to get those points clear.

Now I want to move to the whole question of passenger convenience, which is a matter of considerable concern in Toronto and which was certainly touched upon by the Parliamentary Secretary in his statement on behalf of the Minister. There is just one question I wanted to ask in relation to this: with the expansion at Mount Hope in Hamilton, will that airport be capable of handling the largest commercial aircraft today?

**Mr. Stoner:** My impression is that the plans now being discussed will permit the DC-8 and the 1011 to operate out of Hamilton.

**Mr. Danson:** And the 747?

**Mr. Stoner:** The 747, I think, can operate on the same...

**Mr. Danson:** On the same "wave length". Good. Now does this mean that, weather conditions permitting, Mount Hope could be used as an alternative airport for landing where now I think they land at London, sometimes Windsor, sometimes Ottawa, and sometimes Niagara Falls?

**Mr. Stoner:** There are specified weather alternates according to the weather, but perhaps Mr. Huck would answer that question. However, I see no reason why it could not be considered as an alternate, but it is obviously less convenient to the metropolitan area of Toronto.

[Interpretation]

**M. Danson:** Je vous remercie, monsieur le président.

**M. McRae:** Monsieur le président, j'aimerais que vous sollicitiez auprès d'Air Canada qu'il prenne un soin tout particulier pour ce qui est bagages de M. Atkey.

**Le président:** Je crois que M. Atkey ne s'en plaindrait pas du tout.

**M. Danson:** Je vous remercie, monsieur le président. Cette déclaration se rapporte un peu à la question à laquelle je viendrai dans un moment.

Il se peut que nous fassions un peu l'effet d'un disque rayé en ce qui concerne l'aéroport de Pickering et les expropriations, mais il s'agit d'un problème très sérieux auquel doit faire face les habitants de ma circonscription et d'autres circonscriptions et c'est ce dont je veux parler en premier. J'aimerais que M. Stoner me donne quelques éclaircissements au sujet de ceux qui sont expropriés et de leur sort jusqu'à ce que les audiences soient terminées. Puis-je supposer avec raison que ceux qui désirent et qui peuvent régler l'affaire maintenant peuvent déménager ou demeurer sur leur terre jusqu'à la fin de 1974?

**M. Stoner:** C'est exact, monsieur Danson.

**M. Danson:** Très bien. Et aucune pression ne sera exercée sur quiconque pour que l'affaire soit réglée maintenant ou que le déménagement se fasse maintenant?

**M. Stoner:** Je crois que l'autre jour le ministre a clairement dit qu'on ne s'efforcera pas de conclure des expropriations par l'intermédiaire des tribunaux ou autres pour ce qui est de ceux qui ne souhaitent pas encore prendre de décision.

**M. Danson:** Et pour aucun de ces derniers cela ne portera préjudice à leur droit d'appel aux termes de la Loi sur les expropriations?

**M. Stoner:** Jusqu'à ce que l'enquête soit terminée, il fait ce qu'a dit le ministre.

**M. Danson:** Bon, jusqu'à la fin de l'enquête. Je voulais simplement être bien sûr.

Maintenant, je voudrais passer à toute la question du service aux passagers, question préoccupante à Toronto et que le secrétaire parlementaire a évoquée dans sa déclaration au nom du ministre. Je n'aurai qu'une question à poser à ce sujet. Un agrandissement de Mount Hope à Hamilton étant envisagée, est-ce que cet aéroport sera à même de recevoir les plus grands appareils commerciaux d'aujourd'hui.

**M. Stoner:** Si je ne m'abuse, le projet actuellement à l'étude permettra au DC 8 et au 1011 de se poser à Hamilton.

**M. Danson:** et le 747?

**M. Stoner:** Je pense que pour le 747 il ne lui faut pas plus...

**M. Danson:** D'espace. Bien. Cela veut-il dire maintenant, sous réserve des conditions météorologiques que Mount Hope pourrait être utilisé comme aéroport d'appoint pour l'atterrissage alors que maintenant sauf erreur l'atterrissage se fait à Lincoln, quelques fois Windsor, quelques fois Ottawa et quelques fois Niagara?

**M. Stoner:** Il y a des points d'atterrissage de secours précis selon les conditions météorologiques, mais M. Huck sera peut-être plus à même de répondre à cette question. Toutefois, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas le considérer comme tel, bien que de toute évidence cela ne soit pas aussi pratique que pour la région métropolitaine de Toronto.



[Texte]

**Mr. Danson:** What is more convenient than London or Windsor?

**Mr. Huck:** I am sorry, I was looking at this. I did not get the significance...

**Mr. Danson:** I think the simple answer is yes, that it could be, weather conditions permitting. I realize they are relatively close and that weather conditions might be the same, but if they are not, it could be.

Is there any indication in the future projections of air traffic growth of what proportion is likely to be in the air charter, air bus type of service? I am talking about the long-range transcontinental, trans-Atlantic type of traffic where the major growth is to take place. A proportion of this might be in charter, air bus type of service.

**Mr. Stoner:** I think these kinds of figures are difficult to be sure on, but roughly speaking, air traffic in the past has been doubling every 10 years. It is reckoned that this rate is going to be increased in the future. One would have assumed, if we were forecasting last year, that charter operations were going to be substantially up, above scheduled, but I think this year there has been rather a swing back. So you are caught in a situation where it is extremely difficult to be precise on this.

As regards the air bus type of operation, if you are thinking about the sort of walk-on, walk-off type of thing between Toronto and Montreal, I would think that would grow because the number of people moving between major metropolitan centres is obviously going to increase and they are going to want the better and quicker service which these air buses offer.

**Mr. Danson:** Yes. I was thinking more in the long-range, long-haul, trans-Atlantic, trans-continental type of service. Is this foreseen as a growing factor? About its growing, it has not started.

**Mr. Stoner:** The economics suggest that it should be growing very quickly. Our best forecast suggests that it will be growing as quickly, if not more quickly, than scheduled. But I think you have to hedge that with what has happened this year. We had a swing back from the very rapid rate of growth in charters.

**Mr. Danson:** Thank you. To get more specifically to passenger convenience, there were questions earlier today on the passenger inconvenience at Malton specifically and the new terminal specifically which Mr. Guay (St. Boniface) referred to. How long does one foresee before this is likely to shake down? This has been quite a shock to the people whom I represent, Mr. Stoner. I understood when that terminal was originally built that it was designed so that you parked your car at one side of the building, walked in, bought your ticket and moved right on to the aircraft and off. I have not been in the new terminal myself but I understand, unless it is part of our Canadian physical fitness program, that there is a tremendous amount of walking, of picking up your luggage at one place, getting your ticket somewhere else and finding the aircraft somewhere else.

**Mr. Stevens:** There is.

**Mr. Danson:** It has even been tough on Mr. Stevens.

**Mr. Stoner:** I might ask Mr. Scott, who was formerly head of our air administration and who saw some of the problems earlier at Dorval and Malton, to speak to this point.

[Interprétation]

**M. Danson:** Qu'est-ce qui est plus pratique que London ou Windsor?

**M. Huck:** Je m'excuse, je regardais ceci. Je n'ai pas très bien compris...

**M. Danson:** A mon avis, la réponse est tout simplement oui, cela pourrait l'être, sous réserve des conditions météorologiques. Je me rends compte qu'ils sont très rapprochés et que les conditions météorologiques pourraient être les mêmes, mais si elles ne le sont pas, elles pourraient l'être.

Y a-t-il quelque chose qui indique que dans les projections de croissance des traffics aériens la proportion que représentera vraisemblablement les services de type nolisés ou de type airbus? Je veux parler des vols à long rayon de type transcontinental ou transatlantique où cette croissance va le plus se faire ressentir. Une partie de cette croissance se fera sous la forme de services de vols affrétés ou d'airbus.

**M. Stoner:** Il est très difficile d'être certains au sujet de ces chiffres, mais d'une manière générale le trafic aérien a doublé tous les dix ans dans le passé. On reconnaît généralement que ce rythme va s'accélérer dans le futur. On aurait pu supposer, si on avait fait des prévisions l'année dernière que les vols nolisés connaîtraient une croissance assez importante, dépassant les prévisions, alors que cette année ils ont connu plutôt un net recul. Il est donc très difficile d'être précis à ce sujet.

En ce qui concerne les services de type airbus, si vous pensez au genre de service entre Toronto et Montréal, je pense qu'il prendra de l'expansion car le nombre de personnes qui se déplacent entre les centres métropolitains principaux va de toute évidence s'accroître et elles désirent un service meilleur et plus rapide que celui qu'offrent ces airbus.

**M. Danson:** Oui. Je pensais plus au service à plus grand rayon d'action tels que les services transatlantiques et transcontinentaux. Prévoit-on une croissance? On n'a encore rien fait.

**M. Stoner:** Les économistes montrent que cela devrait s'accroître très rapidement. Nos meilleures prévisions montrent que cela s'accroîtra aussi vite, sinon plus vite, que ce qui est prévu. Mais il faut tenir compte de ce qui s'est passé cette année. Nous avons connu un net recul dans la croissance très rapide des vols nolisés.

**M. Danson:** Je vous remercie. Pour revenir plus précisément au service aux passagers, on a déjà posé aujourd'hui des questions relatives aux inconvénients pour les passagers à Malton en particulier et dans le nouveau terminal dont M. Guay (St-Boniface) a parlé. Combien de temps prévoit-on avant que cela ne se stabilise? C'est venu comme une surprise pour les personnes qui nous représentent, monsieur Stoner. J'ai pensé que lorsque ce terminal a été construit à l'origine il devait vous permettre de garer votre voiture d'un côté du bâtiment, d'entrer, d'acheter votre billet et de monter directement dans l'appareil et de décoller. Je ne me suis pas rendu personnellement dans le nouveau terminal mais je crois comprendre qu'à moins que cela ne fasse partie de notre programme d'éducation physique, qu'il faut beaucoup marcher, prendre ses bagages à un endroit, prendre son billet à un autre endroit et essayer de trouver l'avion encore à un autre endroit.

**M. Stevens:** C'est bien vrai.

**M. Danson:** Même M. Stevens en a souffert.

**M. Stoner:** Je pourrais peut-être demander à M. Scott qui était avant notre directeur de l'administration aérienne et qui a connu certains de ces problèmes à Dorval et à Malton de donner quelques précisions.

[Text]

**Mr. Danson:** I would appreciate it.

**Mr. Scott:** Terminal 2 at Toronto was designed on a linear-modular basis. This was a scheme to give a short walking distance from one side, the car side, if you like, to the air side. And, of course, it was designed for ...

**Mr. Harney:** Mr. Chairman, it is difficult to hear the witness, especially when he is using fairly difficult terminology. I wonder if he could repeat that.

**The Chairman:** I have had difficulty in hearing Mr. Harney over the period of this Committee. You have the loudspeaking assistance tune in.

• 2030

**Mr. Harney:** Mr. Chairman, I was not referring at all to the fact that you were talking to the Clerk.

**An hon. Member:** He is talking through his beard.

**Mr. Harney:** If you have any difficulty hearing me, Mr. Chairman, I am sure that I will not need this ...

**The Chairman:** I have repeatedly said to use the amplifying system.

**Mr. Harney:** My remarks were not directed at you, Mr. Chairman. It was just that this witness was using a rather difficult piece of technical terminology which, under the best of circumstances and with the best of acoustics, I would have had difficulty understanding.

**The Chairman:** Mr. Harney, I noticed that you were not using the amplifying system. I suggest that in the future you attempt to use it. It assists you in English and in French; in either of those languages it amplifies the spoken word. Carry on.

**Mr. Scott:** I will endeavour to be less technical. When we undertook to build Terminal 2 we were building a terminal that would take into account the new generation of aircraft not taken into account in Terminal 1. The holding rooms were not large enough; we did not have the gate positions. There were a number of technical details. Furthermore, it was overcrowded, even at that time. So we looked at all the best plans, and the fact is that practically all the airports in the world were moving to a linear type of design, meaning a long, thin one. We examined this very carefully and found that that would really be the best to suit the case.

Now, we were setting this up to cater to other companies too. They were all companies that would have large aircraft, particularly the 747s and eventually the 1011s. So on that basis, there would be certain modules which could be for one airline, Alitalia, if you like, or KLM or Air Canada. However, as time went by and as the traffic increased more and more at Toronto, and the problems of split operations of Air Canada for connecting passengers arose, we concluded that the best arrangement for the passengers and for Air Canada would be to have one terminal. At the same time Air Canada were evaluating their position and they came to the same conclusion. Who came to it first does not matter. We agreed that this was the best way to operate.

So now there is one carrier in Terminal 2. There is no problem in going from the car side through to the air side. The problem arises if you arrive at one end of the terminal and have a departure at the other end or somewhere towards the other end. This is what gets you into a long walk. But a large part of this can be corrected as soon as the airline becomes more familiar with the operation there and is able to schedule arrivals and departures so you do not have this type of walk. But this will take time. This is sort of a shake-down period to work out the problems.

[Interpretation]

**M. Danson:** Je lui en serais reconnaissant.

**M. Scott:** Le terminal n° 2 à Toronto a été conçu comme un module linéaire. Il devait permettre d'avoir à marcher très peu entre le parc de stationnement des voitures, si vous voulez, et celui des avions. Et, bien entendu, il devait ...

**M. Harney:** Monsieur le président, il est très difficile d'entendre le témoin, tout spécialement lorsqu'il utilise une terminologie relativement compliquée. Je me demande s'il pourrait bien répéter ce qu'il vient de dire.

**Le président:** J'ai eu certaines difficultés à entendre moi-même monsieur Harney pendant ce comité. Vous avez à votre disposition l'équipement électronique.

**M. Harney:** Monsieur le président, je ne faisais pas du tout allusion au fait que vous étiez en train de parler au greffier.

**Une voix:** Il parle dans sa barbe.

**M. Harney:** Si vous avez des difficultés à m'entendre, monsieur le président, je suis certain que je n'aurai pas besoin ...

**Le président:** J'ai toujours répété d'employer le système d'amplification.

**M. Harney:** Mes remarques ne s'adressaient pas à vous, monsieur le président. Simplement, le témoin était en train d'employer une terminologie relativement difficile qui, dans les meilleures circonstances et avec la meilleure acoustique, j'aurais des difficultés à comprendre.

**Le président:** Monsieur Harney, j'ai remarqué que vous n'utilisiez pas votre écouteur. Je vous suggère d'essayer de l'employer à l'avenir. Cela vous permet de suivre le débat en anglais et en français, dans chacune de ces deux langues cela amplifie ce qui est dit. Allez-y.

**M. Scott:** Je vais essayer d'être moins technique. Lorsque nous avons entrepris de construire le terminal no 2, nous l'avons fait dans l'optique de la nouvelle génération d'appareils dont on n'avait pas tenu compte pour le terminal no 1. Les salles n'étaient pas assez grandes et les portes ne correspondant pas, il y avait un certain nombre de détails techniques. De plus, il y avait saturation même à cette époque. Nous avons donc étudié tous les meilleurs projets, et pratiquement tous les aéroports du monde ont recourus à la forme linéaire de construction, à la forme allongée. Nous avons étudié cela de très près et nous avons constaté que c'était vraiment ce qui conviendrait le plus.

Maintenant, nous le faisons aussi pour les autres compagnies. Toutes les compagnies auraient des appareils plus importants, en particulier des 747 et même des 1011. Par conséquent, sur cette base, certains modules auraient été destinés à une compagnie aérienne, Alitalia, à KLM, ou à Air Canada. Toutefois, le temps passant et le trafic s'accroissant de plus en plus à Toronto, et le problème de séparation des services d'Air Canada pour les passagers à correspondance se présentant, nous sommes parvenus à la conclusion que la meilleure chose pour les passagers et pour Air Canada serait d'avoir un terminal particulier. En même temps, Air Canada menait sa propre étude et il est parvenu à la même conclusion. Qui l'a découvert le premier importe peu. Nous sommes convenus que c'est ce qui conviendrait le mieux.

Par conséquent, notamment il y a un transporteur au terminal no 2. Se rendre de sa voiture à l'avion ne cause plus aucun problème. Ce problème se pose si vous arrivez à un bout du terminal et que vous avez un départ à l'autre bout ou vers l'autre bout. C'est ce qui provoque ces longues marches. On pourra largement remédier à cela dès que la compagnie sera plus habituée à ce système et qu'elle pourra prévoir ses arrivées et ses départs de façon à ce que vous n'ayez plus à faire ces longues marches. Cependant, cela prendra du temps. Il s'agit d'une espèce de période d'adaptation pour régler les problèmes.



[Texte]

**Mr. Danson:** Mr. Scott, I am rather interested in that because I recall that there were a number of factors that affected the movement from one terminal to another. One thing I must say is that most people in the Toronto region were pretty happy with the existing Terminal 1. Of all the airports I have been in—I have not been to all in the world but I have been to a lot of them—it seems to have about the most convenient arrangement. We were told it could not handle the large jumbo jets and so forth, yet now Alitalia, I believe, is bringing 747s into Terminal 1 and they can be handled there.

**Mr. Scott:** Arrangements have been made, but I am very pleased to hear you say that Terminal 1 is such a good operation. This was the first operation like that ever built in the world. We have many delegations from other countries come to see it, to study the operation to see if they could adopt it. The plan was very good. The concept was that it would eventually develop into four separate terminals around where the administration building is right now. But the real difficulty is that the concept was based in an aircraft having 125 to 150 passengers, and that meant that everything in the terminal was scaled to that basis, baggage handling, the width of the corridors, the holding rooms, the ticket counters, the space for passengers, and as soon as an aircraft came in with 347 passengers, it would never handle it. You have to then modify the terminal room; you cannot handle the people in the corridors; it is a problem. But the original design for the number of passengers was certainly one of the best that was ever devised.

**Mr. Danson:** Could that not have been scaled up? Maybe it is crying over spilled milk.

• 2035

**Mr. Scott:** When you talk about scaling this up, you must remember that a 747 is, you might say, almost twice the width of a DC-8, and certainly needs almost three times the space you need for a DC-9. The requirement for each aircraft in parking space means that you have to have more space regardless of whether you make it in a circle or whether you make it in a line. There are certainly some advantages still in the circular deal, but you lose some advantages that you would obtain through the linear. So we, like a number of the new American airports, went for the linear deal.

**Mr. Danson:** Are you confident then ...

**Mr. Scott:** Now also, we should bear this in mind, that when this was going ahead, remember, there was Pickering.

**Mr. Danson:** Yes, I have heard of it.

**Mr. Scott:** And what was really being scaled for Malton was not to take account of the entire future for all the Toronto passengers. It was really an interim facility, to carry us over the stage until whatever would come at Pickering became operative.

**Mr. Danson:** I have one other question.

**The Chairman:** Mr. Danson, I am very, very sorry.

[Interprétation]

**M. Danson:** Monsieur Scott ceci m'intéresse car je me souviens qu'un certain nombre de facteurs affectaient les déplacements d'un terminal à l'autre. Je dois dire que la plupart des gens dans la région de Toronto étaient très satisfaits no 1. De tous les aéroports que je connais, je ne les connais pas tous dans le monde mais j'en ai vu beaucoup, il me semble être le plus pratique. On nous a dit qu'il ne pouvait pas recevoir les *jumbo jets* etc. mais pourtant Alitalia, si je ne m'abuse, pose ses Boeings 747 maintenant au terminal no 1 et cela ne pose pas de problèmes.

**M. Scott:** Des mesures ont été prises, et je suis heureux de vous entendre dire que le service du terminal no 1 est aussi satisfaisant. Il s'agissait du premier jamais construit dans le monde. Beaucoup de délégations venant d'autres pays sont venues le visiter pour l'étudier, et voir s'ils pouvaient l'adopter. Ce projet était excellent. A l'origine, il était envisagé qu'éventuellement cela deviendrait quatre terminaux séparés entourant l'immeuble de l'administration. La difficulté réelle qui est survenue est le fait que l'avion en question avait une capacité de 125 à 150 passagers, ce qui voulait dire que tout l'équipement de l'aérogare devait suivre la même échelle, toutes les installations, c'est-à-dire la manutention des bagages, la largeur des corridors, les pièces d'entrepôt temporaire, les comptoirs pour l'achat des billets, l'espace réservé aux passagers; c'est ainsi que lorsqu'on a conçu cet avion qui peut loger 347 passagers, les installations en question n'étaient plus adéquates. Il fallait modifier alors le hall de l'aérogare; on ne peut offrir des services aux usagers dans les corridors, ce qui cause un problème réel. Mais, à l'origine, la conception de l'édifice pour le nombre de passagers dont j'ai parlé était certainement l'une des meilleures qui ait été définies.

**M. Danson:** N'aurions-nous pas pu apporter des changements en conséquence? Il ne sert à rien de se lamenter pour quelque chose qui fait déjà partie du passé.

**M. Scott:** Lorsque vous parlez de rajuster l'échelle et les dimensions en conséquence, il faut se rappeler qu'un 747 est, si l'on peut dire, presque deux fois les dimensions d'un DC-8 et occupe environ trois fois l'espace dont on a besoin dans un DC-9. Pour ce qui est des terrains de stationnement dans le cas de chacun de ces avions, cela veut dire qu'il faut beaucoup plus d'espace indépendamment de la forme que l'on donne à ces terrains, soit circulaire, soit linéaire. Il y a certainement des avantages dans un aménagement circulaire mais on espère aussi ce qu'on obtiendrait par un aménagement linéaire. Par conséquent, comme bon nombre des nouveaux aéroports américains, nous avons opté pour l'aménagement linéaire.

**M. Danson:** Avez-vous confiance alors ...

**M. Scott:** Il ne faut pas oublier par ailleurs que lorsque la conception de cet aéroport était en marche il y a eu le tollé général au sujet de l'emplacement de Pickering.

**M. Danson:** Oui, j'en ai entendu parler.

**M. Scott:** L'échelle pour laquelle on a opté dans l'aéroport de Malton ne tenait pas compte des prévisions futures pour l'ensemble des passagers de Toronto. C'était réellement une installation temporaire qui nous permette d'exploiter notre service jusqu'à ce que l'aéroport de Pickering soit en marche.

**M. Danson:** J'ai une autre question à poser.

**Le président:** Monsieur Danson, je regrette bien sincèrement.

[Text]

Mr. Danson: So am I.

The Chairman: The Chair does not appreciate as yet air terminal number two in Toronto. It seems to me to be quite an abortion, and I would much have preferred them building another wagon, we hope, like the first. But the Chair has allowed you, would you believe, sixteen and a half minutes.

Mr. Danson: But there were great interjections.

The Chairman: The Chair does not recall the great interjections.

I would like to caution the Committee this evening that for reasons, probably personal to the Chair alone—I lost a dollar on Chicago in the last game and I want to see the end of this game, and I would appreciate the Committee trying to reach a conclusion tonight at 10 p.m. Therefore I want to read the list that I have before me.

The next person is Mr. Kempling. The next person is Mr. Harney; after that, Mr. Stevens, Mr. Beatty and Mr. Mazankowski. If anybody else wants their name down on the list, please so indicate.

Mr. Danson, I would be glad to put your name down again, but I want to assure you that the Chair has been very lenient. I guess it is purely for personal reasons that I have enjoyed your questioning on the use of terminal number two and, in fact, the design of terminal number two.

Mr. Harney, I will now entertain your questions.

Mr. Danson: You are all heart, Mr. Chairman. But I have much more to ask.

The Chairman: I will put your name down again. Mr. Kempling.

Mr. Kempling: Thank you, Mr. Chairman. After listening to that long statement on terminal number two, which I agree is important—if anyone wants to know more about it, my questions do not necessarily relate to that, and they seem rather flighty compared to the weighty matter of terminal number two. I might say that at the various airports I have landed in all over the world in some 35 different countries, many of them do provide pushcarts for luggage. You may find that would help your problem at terminal number two where they have to cover long distances with luggage.

I would like to ask a question about air express, if I may. When I am not in Parliament, I am a businessman.

The Chairman: Are you not a businessman in Parliament?

Mr. Kempling: A different kind, Mr. Chairman. I might say that I use in my business the air express services, and numerous business people with whom I associate have expressed to me their displeasure over the arrangements that exists between Air Canada and CN Express. I could supply you with documented examples of air express coming in from Europe, arriving in Montreal, coming by Air Canada to Toronto in 36 hours, and then taking seven days to come from Toronto through CN Express to my business place in Hamilton. I have noticed this from various points in the United States: as soon as CN Express gets hold of an Air Canada express shipment, it is just terrible.

[Interpretation]

M. Danson: Moi de même.

Le président: Je ne peux pas dire que j'apprécie beaucoup l'aérogare numéro 2 à Toronto. C'est à mon avis un projet avorté, et j'aurais de beaucoup préféré qu'on y consigne un autre wagon du même genre que le premier. Le croiriez-vous mais je vous ai permis de parler pendant seize minutes et demie.

M. Danson: Mais il y a eu plusieurs interjections assez longues.

Le président: Je ne m'en souviens plus.

J'aimerais mettre en garde les membres du Comité ce soir que pour des raisons qui me sont tout à fait personnelles—car j'ai perdu un dollar à Chicago lors de la dernière partie de hockey et j'ai l'intention de voir la fin de celle qui est en cours; par conséquent, j'aimerais bien que les membres du Comité essaient qu'on mette fin à nos débats ce soir à dix heures. Par conséquent, je vous lirai la liste des orateurs que j'ai en mains.

Le prochain orateur sera M. Kempling; ensuite ce sera au tour de M. Harney; ensuite M. Stevens, M. Beatty et M. Mazankowski. Si quelqu'un d'autre veut que son nom figure sur la liste, veuillez me l'indiquer.

Monsieur Danson, j'essaiera d'inscrire votre nom sur la liste pour un deuxième tour, mais je vous assure que j'ai été jusqu'à maintenant très indulgent envers vous. Je crois que c'est purement pour des questions personnelles que j'ai beaucoup apprécié les questions que vous avez posées au sujet de l'utilisation de l'aérogare numéro 2 et aussi de la façon dont on a construit cette aérogare.

Monsieur Harney, je vous accorde maintenant la parole.

M. Danson: Vous êtes beaucoup trop indulgent, monsieur le président. Mais j'ai encore d'autres questions à poser.

Le président: J'inscris donc votre nom pour un deuxième tour. Monsieur Kempling.

M. Kempling: Merci, monsieur le président. Après avoir écouté la longue déclaration sur l'aérogare numéro 2, laquelle je suis d'accord pour dire est un problème très important—et si par ailleurs quelqu'un veut en savoir davantage, mes questions ne portent pas nécessairement sur ce sujet et semblent bien superficielles comparées à la question très grave que représente l'aérogare numéro 2. Permettez-moi de dire que bon nombre des aéroports divers dans lesquels je suis descendu après avoir voyagé un peu partout dans le monde à travers 35 pays différents ne fournissent pas aux passagers des chariots à bagages. S'il y en avait davantage, justement à l'aérogare numéro 2, où les passagers doivent couvrir de longues distances avec leurs bagages, vous verriez comment cela résoudrait votre problème.

J'aimerais poser une question au sujet du transport exprès aérien. Quand je ne suis pas au parlement, je suis un homme d'affaires.

Le président: N'êtes-vous pas également homme d'affaires quand vous êtes au parlement?

M. Kempling: Dans mes transactions commerciales, j'utilise les services des transports aériens et bon nombre d'hommes d'affaires avec lesquels je suis associé m'ont exprimé leur mécontentement au sujet des ententes qui existent entre Air Canada et l'express CN. Je pourrais vous donner bon nombre d'exemples des services de l'express aérien en provenance d'Europe arrivant à Montréal par Air Canada jusqu'à Toronto en 36 heures puis ensuite prenant sept jours pour arriver à Toronto par l'Express CN sur les lieux de mon entreprise à Hamilton. J'ai constaté ce phénomène dans divers centres des États-Unis, c'est-à-dire, aussitôt que l'Express CN prend en main une cargaison de l'express Air Canada tout devient confus.



[Texte]

• 2040

In contrast, I also use air freight. Air freight goes out via private carrier and we get much better service.

When I told various business associates that I should be coming to this Committee, as I am a member of it, they all said "for God's sake mention this air express/CN Express, see if something can be done about it; if there is some way to get around it, you should look at it very carefully". It is very unsatisfactory.

**Mr. Stoner:** Mr. Chairman, I certainly will make sure that those views are conveyed to the Minister. But those questions could perhaps be posed when Air Canada and CN are here.

**Mr. Kempling:** I posed them before Mr. Hudson when we had him before us. We are giving it another shot.

I have another question. This may not seem very important to some people, but to some of my constituents who are deeply in the wine business it is very important. They become very annoyed when they travel Air Canada and cannot buy Canadian wine on the airline. Is this a policy? Is there some reason why Canadian wine is not bought, or is not featured?

**Mr. Stoner:** That again, Mr. Chairman, is a matter of airline policy and I do not feel I should comment on it.

**The Chairman:** The Chair is inclined to agree with Mr. Stoner. Provided that all things go according to Hoyle and the Chairman's wishes, we should like to think that we could have Air Canada before the Committee...

**Mr. Kempling:** Oh, fine.

**The Chairman:** ... somewhere in the neighbourhood of May 29, 1973.

**Mr. Danson:** I will drink to that.

**Mr. Kempling:** I shall turn to another subject, then.

This concerns charter flights out of Hamilton.

There have been reports in the Hamilton press that there have been six or seven charter applications. Are you aware of these? Do you know the names of the people involved?

**Mr. Stoner:** I am sorry to be appearing to duck all your questions, Mr. Kempling, but that is a matter for the CTC. They deal with the charter applications and...

**Mr. Kempling:** All right. I am drawing a blank here.

**Mr. Stoner:** I can convey this to Mr. Benson. I am sorry, I am not being very helpful, but the points are really beyond my jurisdiction.

**Mr. Kempling:** All right, then, let me go to something else.

The Minister mentioned in the House that there was a plan afoot for division of the world into two markets for Air Canada and CP Air. Can you advise us of the progress on this and when we might hear about the matter?

[Interprétation]

Par contraste, j'utilise aussi le fret aérien. Le fret aérien par via un avion privé et ainsi nous offre un meilleur service.

Lorsque j'ai dit à divers associés que je devais comparaître devant votre Comité, puisque j'en suis membre, ils m'ont tous interpellé en disant: «Pour l'amour de Dieu, mentionnez donc ce service d'express aérien CN et voyez si vous pouvez y remédier; essayez de voir aussi si de quelque façon on peut s'en passer et prenez bien soin d'étudier toute la question pour nous.» Ce service s'avère insatisfaisant.

**M. Stoner:** Monsieur le président, je vais m'assurer que le Ministre soit au courant de vos opinions à cet égard. Mais il vaudrait peut-être mieux pour vous de poser vos questions lorsque les délégués d'Air Canada et du CN comparaitront ici.

**M. Kempling:** Je les ai posées auparavant lorsque M. Hudson a comparu au Comité. J'essaie justement de les poser une deuxième fois.

J'ai une autre question à poser. Il se peut que ce ne soit pas très important pour certaines gens mais pour certains de mes commettants qui s'occupent beaucoup du commerce du vin, cette question est très importante. Ils sont très ennuyés lorsqu'ils voyagent par Air Canada et qu'ils ne peuvent acheter du vin canadien dans l'avion. Est-ce là une de vos politiques? Y a-t-il quelques raisons pourquoi le vin canadien n'est pas vendu ou ne figure pas sur la liste des vins?

**M. Stoner:** Une fois de plus, monsieur le président, il s'agit là d'une question de politique d'Air Canada et je ne crois pas que je devrais offrir mes commentaires à cet égard.

**Le président:** Je suis enclin à être d'accord avec M. Stoner. Pourvu que nos délibérations sont acceptables par Hoyle et le président, nous aimerions avoir les représentants d'Air Canada ici au Comité.

**M. Kempling:** Bon, très bien.

**Le président:** ... à peu près vers le 29 mai 1973.

**M. Danson:** Je lève mon verre à cet heureux événement.

**M. Kempling:** Je vais passer à un autre sujet alors.

Je veux parler des vols nolisés qui partent d'Hamilton.

Dans les journaux d'Hamilton, plusieurs rapports ont paru au sujet de six ou sept personnes qui ont fait la demande pour des vols nolisés. Êtes-vous au courant? Connaissez-vous les noms de ces personnes?

**M. Stoner:** Je regrette, j'ai l'impression de ne pas vouloir répondre à vos questions, monsieur Kempling, mais c'est là une question que vous devriez adresser à la Commission canadienne des transports (CCT). Elle s'occupe des demandes de vols nolisés et...

**M. Kempling:** Très bien. Je retire ma question à ce sujet.

**M. Stoner:** Je pourrais en faire part à M. Benson. Je regrette, je ne vous suis pas très utile mais les points que vous soulevez ne relèvent vraiment pas de mon mandat.

**M. Kempling:** Très bien alors, laissez-moi passer à autre chose.

Le Ministre a mentionné à la Chambre qu'il y avait des projets en cours pour qu'on divise le monde entre deux marchés, l'un pour Air Canada et l'autre pour CP Air. Pourriez-vous nous dire où en sont rendus ces travaux et quand nous en entendrons parler?

[Text]

**Mr. Stoner:** I think the Minister would be in a better position to answer that than I. He will be making a policy declaration on it in due course. But I think it is worthwhile to say that, at the moment, the world is divided in a sense already, but perhaps a little untidily. The Minister has been working on a plan which, I think, he hopes to bring forward shortly. I believe this is what he told the House.

**Mr. Kempling:** All right. I shall pass then. I have shot my bolt.

**The Chairman:** Mr. Harney.

**Mr. Harney:** I am glad you asked me to speak up, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, I should like you to—for the benefit of the Committee.

**Mr. Harney:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I should like to begin by asking a couple of questions on the Toronto number two terminal. I understand it is in your jurisdiction.

• 2045

My objection is not to the linear design of the air terminal and my objections are not going to be related to the breaking-in difficulties which are fairly obvious at the terminal. It is obvious that if you are going to move in a whole new operation, move the staff into a new operation, move passengers into a new operation, there are going to be bugs to shake out. My questions really have to do with the quality of the design of the building, the quality of the building itself. It seems to me to be a particularly shoddy piece of goods, considering the amount of money which was supposedly spent on it. I am perhaps spoiled by the quality of the main terminal at Toronto. I am rather offended at the fact that I look around the building and see concrete block walls. I look at the seating arrangements and I see the cheapest, ugliest possible chairs, the most uncomfortable chairs that I think anybody could have designed. I am staggered at the brutality of the looks of the building. I do not know whether a competition was won by anybody for the design of the building but it is certainly is not one which I happen to be particularly proud of as a Torontonian, an Ontarian or a Canadian.

Was there anything in the design of the building and the furnishing of the building which was cut for the sake of efficiency or for the sake of economy or for the ...

**The Chairman:** For the sake of luxury.

**Mr. Harney:** ... for the sake of luxury? Yes, Mr. Chairman.

**Mr. Stoner:** I will try to answer that question as best I can, Mr. Harney.

**Mr. Harney:** I have one more part to my question, Mr. Stoner, if I may. Is the cheapness of the building related to the fact that you think, as it was suggested a while ago, that it was a transitional building; that you are expecting to move elsewhere?

**Mr. Stoner:** No, sir. Again, I will try to answer your questions. First of all, I think economy was a factor, if you compare it to Terminal No. 1.

If we had built a terminal on the scale, size and quality, if you will, of Terminal No. 1, it would have been astronomical by today's costs. Since the time that Terminal No. 1 was built, needs have arisen right across Canada for air terminals. I am sure the members of this Committee would be aware of the money going into Calgary, Regina, Edmonton, into changes in the Maritimes. The amount of money being spent today to build air terminals has become a very, very large sum for the Canadian public, the taxpayer, to take.

[Interpretation]

**M. Stoner:** Je crois qu'il vaudrait mieux que ce soit le Ministre qui réponde à cette question. Il fera une déclaration de politique à ce sujet en temps et lieu. Mais je crois qu'il est valable de dire en ce moment que ces deux grands marchés mondiaux existent déjà quoique peut-être d'une façon un peu confuse. Le Ministre a travaillé à l'élaboration d'un projet qui, je l'espère, sera bientôt annoncé. C'est ce qu'il a déclaré à la Chambre du moins.

**M. Kempling:** Très bien. J'accorde la parole à l'orateur suivant. J'ai vidé mon carquois.

**Le président:** Monsieur Harney.

**M. Harney:** Je suis heureux que vous m'ayez demandé de parler, monsieur le président.

**Le président:** Oui, j'aimerais bien que vous nous adressiez la parole pour le bénéfice des membres du Comité.

**M. Harney:** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais commencer en demandant une ou deux questions au sujet de l'aérogare n° 2 de Toronto. Si je comprends bien, elle relève de votre mandat.

Je ne m'oppose pas au dessin linéaire de l'aérogare et je ne m'oppose pas non plus aux difficultés que l'on connaît toujours au tout début de ce genre de chose qui sont d'ailleurs assez évidentes dans cette aérogare. Il est clair que si l'on doit déplacer toute une nouvelle installation, déplacer le personnel dans celle-ci, déplacer les passagers également, il y aura des pépins en cours de route. Ma question vise surtout la qualité du dessin de l'édifice et la qualité des matériaux employés dans sa construction. A mon avis, il semble que l'on se soit servi pour le construire de camelot, étant donné le montant d'argent que l'on devait y dépenser. Je suis peut-être gâté à cause de la qualité que l'on retrouve dans l'aérogare principale à Toronto. Ce qui m'offense le plus la vue, c'est de voir tout autour de cet édifice des murs de béton. Si on jette un coup d'œil sur les sièges, on s'aperçoit que l'on a choisi les moins chers, les plus laids et les moins confortables possibles. Je suis horrifié par la «brutalité» de l'édifice qui me saute aux yeux. Je ne sais si quelqu'un a gagné un prix pour le dessin de cet édifice mais ce n'est certainement pas l'un des édifices pour lesquels je sois particulièrement fier en tant que torontois, ontarien ou canadien.

A-t-il fallu, lorsqu'on a conçu cet édifice diminuer les coûts lorsqu'il s'agit de le décorer, à cause d'efficacité, d'économie ou de ...

**Le président:** A cause du luxe.

**M. Harney:** ... à cause du luxe? Oui, monsieur le président.

**M. Stoner:** Je vais essayer de répondre à votre question, monsieur Harney, du meilleur que je peux.

**M. Harney:** Si vous le permettez, monsieur Stoner, j'ai une autre question à poser. La médiocrité de cet édifice tient au fait comme je l'ai dit plus tôt, que cela a été conçu comme étant un édifice temporaire; aviez-vous l'intention de déménager ailleurs?

**M. Stoner:** Non, monsieur. Une fois de plus, j'essaierai de répondre à vos questions. Tout d'abord, le principale facteur fut le côté économique si vous le comparez à l'aérogare n° 1.

Si nous avions construit une aérogare à l'échelle, aux dimensions et de la qualité de l'aérogare n° 1, les coûts en auraient été astronomiques compte tenu de l'époque où nous vivons. Depuis le moment où on a construit l'aérogare n° 1, des besoins se sont fait sentir d'un bout à l'autre du Canada pour la construction de nouvelles aérogares. Je suis certain que les membres du Comité sont conscients de tout l'argent qui est nécessaire à Calgary, Regina, Edmonton et même dans les Maritimes. Les argentés nécessaires à l'heure actuelle pour construire des aérogares s'élèvent à de très grandes sommes que doit défrayer le public canadien, c'est-à-dire le contribuable.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** What about Indonesia, \$25 million?

**Mr. Stoner:** That is beyond my jurisdiction, Mr. Mazankowski, but I would be glad to have the money in our department. We were living within a pretty austere budget on this one, not I think because it was meant to be a temporary thing in the sense that it was going to be there and we were going to move off to some place else in a period of five years or so, but we were under budget constraints.

We were also trying to bring something in quickly. This is one of the problems in trying to design airports and bring them in on phase to meet the needs. Even if you have all the money in the world, if you build in a very complicated and rather luxurious way, it usually takes you much longer, and Malton was already saturated, as people know, last year and we really had to bring that thing in on time and on budget. That is probably a rather technical and cold explanation. I cannot say whether we could have done better. I am sure you always can do better on these things. Our airports have by and large had a pretty good standard around the world and I hope that as Terminal No. 2 shakes down, perhaps some of its features will be less repugnant to you, sir.

**The Chairman:** The only thing the Chair would add, Mr. Stoner, is that I have not recognized expenditures in Calgary that compensated or took away from any expenditures in Terminal No. 2 at Toronto.

**Mr. Stoner:** I mentioned that we had committed the funds...

**The Chairman:** Committed, yes, but certainly not spent.

**Mr. Harney:** I was really asking the question, Mr. Chairman, not so much on behalf of Torontonians. We are going to have to get used to this kind of rush building in the future, but for the sake of the sensibilities of people coming from the West who are not used to being put to this kind of hardship...

**Mr. Mazankowski:** What makes you so sure we want to go through Toronto!

• 2050

**The Chairman:** The Chair can only speak for itself but coming from the West I would just as soon fly direct, past Toronto.

**Mr. Harney:** Some people in Toronto might share that feeling, Mr. Chairman!

**The Chairman:** We think many from Toronto have flown past the West, but carry on, Mr. Harney.

**Mr. Harney:** I would like to move on from that subject...

**The Chairman:** If they have not physically, they have mentally!

**Mr. Harney:** ... after a fairly adequate, if not a particularly happy answer. I am rather sorry to see that a building of this scope has to be put up perhaps through duress in this kind of relatively shoddy fashion. After all, airports of today are like the railroad stations of yesterday; they are like the mediaeval cathedrals of 500 years ago and the Greek temples of 2,000 years ago, they are places of worship and surely we should be able to build better temples for ourselves. But coming to other places...

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** Que dire de l'Indonésie où il en coûtera 25 millions de dollars?

**M. Stoner:** Cela ne relève pas de mon mandat, monsieur Mazankowski, mais j'aimerais bien avoir cet argent dans mon ministère. Nous devons nous en tenir à un budget assez austère pour cette aérogare, non seulement parce que cela devait être un édifice temporaire car nous devons nous déplacer ailleurs dans un intervalle de cinq ans mais aussi parce que des restrictions importantes avaient été apportées à notre budget.

De plus, nous avons essayé de construire un édifice très rapidement. Lorsqu'on construit des aérogares, il faut le faire au moment où le besoin s'en fait sentir. Même si on peut disposer de tout l'argent au monde, si on construit une aérogare avec un dessin complexe et des aménagements luxueux, cela prend beaucoup plus de temps; d'autre part, Malton était déjà saturé comme tout le monde le sait l'année dernière, et nous devons compléter la construction de cet édifice à temps et en tenant compte de notre budget limité. C'est peut-être là une réponse un peu technique et brutale. Je ne sais si nous aurions pu faire mieux. Je suis certain qu'on peut toujours améliorer ce genre de chose. Nos aéroports en tout et partout jouissent d'une bonne renommée dans le monde entier et j'espère que dès que l'aérogare n° 2 sera terminée que peut-être certains de ses aspects provoqueront chez vous moins de répugnance, monsieur.

**Le président:** Je veux simplement ajouter, monsieur Stoner, que j'ai constaté qu'on avait fait des dépenses à Calgary qui compensaient pour ainsi dire les dépenses faites à l'aérogare n° 2 à Toronto.

**M. Stoner:** J'ai mentionné que nous avions engagé des fonds...

**Le président:** Engagé oui, mais certainement pas dépensés.

**M. Harney:** Je ne posais pas cette question, monsieur le président, de la part des torontois. Il faudra nous habituer dans l'avenir à ce genre d'édifice construit à la hâte mais pour le bénéfice des personnes sensibles qui nous parviennent de l'Ouest et qui ne sont pas habituées à connaître ce genre de difficulté...

**M. Mazankowski:** Qu'est-ce qui vous fait croire que nous voulons passer par Toronto!

**Le président:** Je ne veux vous donner qu'une opinion personnelle, mais venant de l'Ouest, j'aimerais beaucoup mieux voler directement sans passer par Toronto.

**M. Harney:** Certaines personnes à Toronto partagent peut-être votre sentiment, monsieur le président!

**Le président:** Je pense que bon nombre de Torontois ont volé sans passer par l'Ouest, mais poursuivez, monsieur Harney.

**M. Harney:** J'aimerais m'éloigner un peu de ce sujet...

**Le président:** S'ils ne l'ont pas fait physiquement, ils l'ont fait du moins mentalement!

**M. Harney:** ... après une réponse aussi adéquate, sinon très heureuse. Je suis assez malheureux de constater qu'un édifice de cette dimension a dû être construit avec des matériaux qui me semblent de la camelote. Après tout, les aéroports à l'heure actuelle sont comme les stations de chemin de fer temps anciens; ils sont comme les cathédrales médiévales d'il y a 500 ans et les temples grecs d'il y a 2,000 ans, car ce sont des lieux de prière, et sûrement nous devrions être mieux en mesure de bâtir de plus beaux temples. Mais pour en revenir à d'autres endroits...

[Text]

**Mr. Stoner:** Places perhaps of profanity, too.

**Mr. Harney:** Coming to other places of worship I am going to make a statement which is, in effect, a question and as such can be answered or challenged. I have the feeling, Mr. Chairman, and I pose this to the witnesses, that the Ministry, recognizing or feeling from evidence which was good for themselves, that there would be increased need for air facilities in the Toronto area resorted to the one kind of solution which was apparent to them and available to them and that was to build another monumental airport. I know there has been considerable discussion whether this other monumental airport in the Toronto area should be built in Borden or near Guelph or in the Beverley Swamp or near Kingston or what-have-you but still the question whether it would be another large airport or not another large airport was never asked.

The provision of facilities had to be in terms of another large airport some place and I am wondering whether the Ministry ever gave consideration to a principle of providing air services for the Toronto and southwestern area and for our occasional visitors from Calgary and points West, Mr. Chairman, to a principle which would have had the effect of de-concentrating air services in the whole Toronto and southwestern Ontario region surrounding Toronto, de-concentrating them on the basis of function. For example, to have at Malton, let us say, international passenger scheduled service and long distance scheduled service in Canada; to have air freight and air cargo located somewhere else, perhaps, in the Borden area. After all, crates do not particularly care whether they are transported 15 miles over 401 or 40 miles over highway 400. To develop, let us say, charter service, particularly at peak times in a place like Mountain Hope. Some people in Hamilton want an expansion of their airport and this would be a good justification; and to charter passengers, Mr. Chairman, people who book especially under ABC a long time ahead, it should not really matter whether they have to travel another 15 minutes or so to Hamilton rather than to Malton; to establish a STOL airport, let us say, even in the Pickering area and while we are developing the STOL habit and have not yet built the Pickering STOL facility, to use with the good wishes of the Department of National Defence, the Downsview airport.

In other words, I am giving examples of a kind of approach which would have allowed for a de-concentration of services around Toronto according to function which would have allowed for a reduced rate of increase or no increase in the Malton area. Was this kind of consideration ever really given?

**Mr. Stoner:** Mr. Chairman, Mr. Harney has raised some very good points. I would like to begin with the initial point you raised, that the view was to create another large facility elsewhere. I think the policy really stemmed from the announcement made in December 1968, I believe, that there would be no large scale expansion at Malton beyond its existing boundaries and limits. So we had to start with that statement of government policy that really was in response to a very large outcry at the time a suggestion was made that Malton itself could accommodate most of the services for the future. I think we have not abandoned

[Interpretation]

**M. Stoner:** Des endroits où peut-être règne également la profanation.

**M. Harney:** Pour en revenir à d'autres lieux de prière, je vais faire une déclaration qui de fait est une question à laquelle on peut me répondre ou que l'on peut remettre en question. J'ai le sentiment, monsieur le président, et je pose cette question aux témoins, que le ministère, reconnaissant d'après l'évidence, qui leur semblait bonne, qu'il devrait y avoir une augmentation d'installations pour le transport aérien dans la région de Toronto et qu'ils ont cherché comme solution, qui leur était apparente et facile à trouver, de construire un autre aéroport monumental. Je sais qu'on a beaucoup discuté au sujet de savoir si cet autre aéroport monumental dans la région de Toronto devrait être construit à Borden, près de Guelph, ou dans les marécages Beverley ou près de Kingston ou même Dieu sait où, mais toujours la question à savoir si l'on devrait construire un autre aéroport de très grande dimension n'a jamais été posée.

Les installations qu'on y trouverait devraient être en terme de la construction d'un aéroport de grande dimension, quelque part, et je me demande si le ministère n'a jamais étudié la possibilité de fournir des services aériens pour les régions de Toronto et du Sud-ouest, ainsi que pour nos visiteurs occasionnels qui nous proviennent de Calgary et de points éloignés de l'Ouest canadien, en principe je dis bien, ce qui aurait pour effet de déconcentrer les services aériens dans toute la région de Toronto et du Sud-ouest ontarien qui entoure Toronto et de le déconcentrer par rapport aux fonctions qu'on veut y établir. Par exemple, on aurait pu à Malton, disons, installer un service comportant un service international pour les passagers selon un certain horaire et un service pour le parcours de longue distance au Canada; on aurait pu, ailleurs, situer le service de fret aérien et de cargo aérien, peut-être dans la région de Borden. Après tout, les caisses de marchandises ne s'en font pas si on les transporte à 15 milles au-dessus de la Route 401 ou à 40 milles au-dessus de la Route 400. Pour améliorer, disons, le service des avions nolisés, particulièrement dans des périodes de pointe, on aurait pu installer un édifice, disons par exemple, à Mountain Hope. Et certaines personnes d'Hamilton veulent l'expansion de leur aéroport et cela serait une bonne justification; pour les passagers d'avions nolisés, monsieur le président, c'est-à-dire les gens qui nolisent surtout les services d'ABC longtempes à l'avance, il importe peu qu'ils aient à voyager 15 minutes de plus à peu près, jusqu'à Hamilton plutôt qu'à Malton; disons donc aussi que pour installer un aéroport à atterrissage ou décollage court ADAC, même dans la région de Pickering, tandis que nous nous adonnons de plus en plus à ce genre de services et que l'aéroport de Pickering n'est pas encore établi, d'utiliser avec le bon vouloir du ministère de la Défense nationale l'aéroport de Downsview.

Autrement dit, je vous donne des exemples de la façon de concevoir le problème qui aurait permis une décentralisation des services autour de Toronto, selon la fonction qu'on attribue à chaque aéroport, ce qui aurait diminué le taux de croissance des vols aériens dans la région de Malton ou qui aurait maintenu ce taux à un niveau presque inexistant. S'est-on réellement intéressé à ce genre de choses?

**M. Stoner:** Monsieur le président, M. Harney a soulevé quelques bons points. J'aimerais m'en tenir tout d'abord au premier point que vous avez soulevé, à savoir qu'on avait l'intention de mettre sur pied une autre installation de grande importance ailleurs. A mon avis, la politique suivie découlait réellement de l'annonce faite en décembre 1968, je crois, qu'il n'y aurait pas d'expansion majeure à Malton au-delà des frontières et des limites existantes. Par conséquent, nous devons nous en tenir tout d'abord à cette déclaration de politique gouvernementale qui répondait réellement à ce moment aux protestations entendues un



## [Texte]

the idea, sir, that there should be an element of decentralization and deconcentration. I think, in fact, our planning has recognized that to a degree.

One of the purposes of the inquiry, one of the important parts of the terms of reference in that inquiry, is to look into those very features. We have our ideas on what might be the best mix. It may well be that those ideas will be, and can be, challenged as some of our other ideas have been, in connection with the second airport.

You mentioned STOL. I think STOL will have an applicability, but most people say that STOL really relates to the 500-mile, sort of, radius.

• 2055

Again, you mentioned other airports such as Mount Hope. You may recall that, when the program was announced, it was announced that there would be extensions at Hamilton, at London and at Windsor. All of these things seem to be needed as well as a facility at Pickering or at, say, some other site, to accommodate the very fast-growing needs across the board.

Therefore, I think the question of the mix—you know, you may be able to concentrate charter and air cargo at one place—is something that we have looked at. We have our ideas, but I think the board of inquiry is going to look into this, too.

**Mr. Harney:** On this point, I must say I am very pleased to hear that you expect the board of inquiry to look into this whole matter of the deployment of air services around Toronto.

Could the inquiry, for example, take into question the effect of building one very large standard-type monumental facility at Pickering, an airport such as Ste. Scholastique in Montreal, which is another very large investment of the same kind that is supposed to handle, in part, international-scheduled travel and, in part, cargo travel?

The kind of worry I would have, if I were a member from Montreal or the Montreal area, is that the government might have produced for us in the Montreal area one very large white elephant that would have very little to do, because a lot of the travel would naturally want to go to the new Pickering service.

**Mr. Stoner:** I think we have come pretty far in developing the mix of traffic between Ste. Scholastique and Dorval. Mr. Baribeau, the general manager, is here if you would like to have a reply in any depth on that. I am sure he could speak to that point.

**The Chairman:** I am sure the Committee would like to have the in-depth reply.

**Mr. B. Baribeau (General Manager, New Montreal International Airport Project):** Mr. Chairman, in Montreal, we have, in fact, developed an airport that can be very big. It will not be at the beginning, however. It is anticipated that, on opening day, the airport will receive about 3 million to 3.25 million passengers. It is, however, designed in such a way that it can be enlarged considerably as time goes on and also that every system can be enlarged individually.

We have determined a split of traffic between Dorval and the new airport for opening day by which all international traffic, but not transborder, will go to the new airport along with a sufficient number of local flights to minimize the number of transfers of passengers between the two airports.

## [Interprétation]

peu partout et où l'on a proposé que l'aéroport de Malton lui-même puisse accommoder la plupart des services aériens dans l'avenir. Je ne pense pas que nous ayons abandonné l'idée, monsieur, qu'il devrait y avoir un élément de décentralisation et de déconcentration. En fait, dans notre planification, nous en tenons compte dans une certaine mesure.

Un des buts de cette enquête, une des parties les plus importantes de son mandat est d'étudier cela même. Nous avons nos idées sur ce qui pourrait être le meilleur mélange. Il se peut très bien que ces idées seront, et peuvent être, contestées comme certaines autres l'ont déjà été, en ce qui concerne le deuxième aéroport.

Vous avez parlé des ADAC. Je pense qu'ils pourront être utilisés, mais la majorité des personnes disent que ces appareils n'entrent en fait que dans la catégorie des 500 milles de rayon d'action.

Une fois de plus, vous avez mentionné d'autres aéroports tels que Mount Hope. Vous vous souvenez peut-être que lorsque le programme a été annoncé, on a annoncé des agrandissements pour Hamilton, London et Windsor. Toutes ces choses semblent aussi nécessaire qu'une installation à Pickering ou, disons, à un autre endroit, pour satisfaire les besoins toujours grandissants.

Par conséquent, je pense que la question du mélange, et vous le savez, il se peut que vous puissiez avoir au même endroit les vols nolisés et les vols marchandise, est quelque chose qu'il nous faut étudier. Nous avons notre propre idée, mais je pense que la commission d'enquête s'y attardera également.

**M. Harney:** A ce sujet, je dois dire que je suis très heureux de vous entendre dire que vous espérez que la commission d'enquête s'attachera à toute cette question du déploiement de services aériens autour de Toronto.

Est-ce que cette commission, par exemple, pourrait envisager les répercussions de la construction des installations monumentales de type standard à Pickering, d'un aéroport tel que celui de Ste-Scholastique à Montréal, qui représente un autre investissement très important du même genre et qui est censé recevoir, en partie, les vols internationaux et, en partie, le fret aérien?

Ce qui me préoccuperait, si j'étais député de Montréal ou de sa région, c'est que le gouvernement a peut-être construit pour nous dans la région de Montréal un énorme objet de luxe qui ne servira pas à grand-chose car une grande partie du trafic voudra bénéficier des nouveaux services de Pickering.

**M. Stoner:** Je pense que notre partage du trafic entre Ste-Scholastique et Dorval est relativement satisfaisant. Monsieur Baribeau, le directeur général, est avec nous, si vous voulez avoir des réponses plus détaillées à ce sujet. Je suis certain qu'il pourrait vous en donner.

**Le président:** Il ne fait aucun doute que le Comité veut les entendre.

**M. B. Baribeau (directeur général, Projet du nouvel aéroport international de Montréal):** Monsieur le président, à Montréal, nous avons, en fait, mis sur pied un aéroport qui peut être très vaste. Cependant, il ne le sera pas dès le départ. On envisage qu'aux premiers jours de son fonctionnement il recevra de 3 millions à 3.25 millions de passagers. Cependant, il est construit de telle manière qu'il peut être considérablement agrandi au fur et à mesure et que toutes les installations peuvent l'être également individuellement.

Nous avons fixé un partage du trafic entre Dorval et le nouvel aéroport pour le jour d'ouverture qui fera que tout le trafic international, sauf le trafic transbordeur, passera par le nouvel aéroport avec un nombre suffisant de vols locaux pour minimiser le nombre de transfert de passagers entre les deux aéroports.

[Text]

I must say that any traffic that is accommodated at an airport does make necessary certain facilities. For instance, once you have international traffic at one airport, you are practically bound to also have cargo facilities since cargo is transported still, in major part, in the bellies of passenger aircraft.

For instance, the figures we have for Montreal are that 90 per cent of the cargo-carrying aircraft are also carrying passengers and only 10 per cent of these aircraft are carrying freight alone. Mind you, since the freighters carry only freight the actual proportion of freight carried in all-cargo aircraft is much higher than that; it is close to 40 per cent.

The Chairman: Thank you, Mr. Baribeau.

• 2100

I think the Chair has been very lenient. Mr. Harney, your questions and the answers to them have taken up 14 minutes.

Next I have Mr. Stevens, but Mr. Nielsen has expressed a desire to put some questions because of his inability to be here later this evening—he is catching an airplane. If Mr. Stevens is agreeable, I will hear Mr. Nielsen next followed by Mr. Stevens, Mr. Beatty, Mr. Mazankowski, Mr. Kuntz and Mr. Danson.

Mr. Nielsen: I wanted to get back to the subject we were on this morning concerning the change in fee structure as applied to general aviation. I want to discuss for a moment emergency locator beacons and, generally, airport facilities and air navigation facilities in Canada's north.

I wanted to make it clear, and I am sure that the officials of the department are aware of this fact, that the feeling of General Aviation is that they are as an industry being discriminated against by departmental policies. They feel that no more should General Aviation be called upon to pay a greater share of the cost of facilities maintained at the general expense of the taxpayer of the country than the noncommercial users of the highways of the country because these, after all, are highways and facilities for air traffic and the principle in their submission, and one which I endorse, is that the general taxpayer should support the maintenance of that structure in the same way that highway travel is supported in the construction of highways and facilities that the public is called upon to bear the cost of installing and maintaining.

In effect, the feeling of general aviation is that they are being squeezed out of the larger airports—not solely for safety features because, again, you can draw on the highway example—because of a narrow concept of what air policy should be surrounding our larger airports, specifically those at Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Montreal and Toronto. There is no reason that a high standard of safety cannot be maintained, and it is being maintained now. I give the department an E for effort and great credit for the maintenance of that high standard of safety at these highly congested airports. But if standards of maintenance and standards of pilot training and operational standards are maintained there is nothing to impair safety, notwithstanding the congestion. As a matter of fact, you can say that there are more accidents on the highways of the country because of a comparable lack of policing and maintenance of standards.

[Interpretation]

Je dois ajouter que tout trafic reçu dans un aéroport rend nécessaire la création de certaines installations. Par exemple, lorsque vous commencez à recevoir le trafic international à un aéroport, vous êtes pratiquement obligé d'avoir également des installations pour les marchandises étant donné que ces marchandises sont toujours transportées, en grande partie, dans la soute des appareils passagers.

Par exemple, les chiffres que nous avons pour Montréal montrent que 90 p. 100 des appareils transportant des marchandises transportent également des passagers et que seulement 10 p. 100 de ces appareils ne transportent que des marchandises. Cependant, étant donné que les transporteurs de marchandises ne transportent que du fret, la proportion réelle de fret transporté dans tous les appareils de marchandises est beaucoup plus élevée que cela, elle s'approche des 40 p. 100.

Le président: Je vous remercie, monsieur Baribeau.

Je pense que nous avons été très indulgents. Monsieur Harney, vos questions et les réponses qu'on y a données ont pris près de 14 minutes.

J'ai maintenant le nom de monsieur Stevens, mais monsieur Nielsen a exprimé le désir de poser quelques questions car il ne pourra pas être là plus tard ce soir, il doit prendre l'avion. Si monsieur Stevens est d'accord, je vais d'abord donner la parole à monsieur Nielsen, puis ensuite à monsieur Stevens, monsieur Beatty, monsieur Mazankowski, monsieur Kuntz et monsieur Danson.

M. Nielsen: Je voudrais revenir sur les modifications dans le barème des taxes tel qu'il est appliqué à l'aviation générale dont on a parlé ce matin. Je voudrais discuter pendant un moment des balises de repérage de secours et, d'une manière générale, des installations aéroportuaires et des installations de navigation aérienne dans le Nord du Canada.

Je voudrais que l'on sache bien, et je suis certain que les fonctionnaires du ministère sont au courant de ce fait, que l'aviation générale a le sentiment que les politiques ministérielles la traitent d'une manière discriminatoire. Elle a le sentiment qu'on ne devrait pas faire plus appel à elle pour assumer une plus grande part des dépenses des installations entretenues aux frais des contribuables du pays qu'on a fait appel aux utilisateurs non commerciaux du réseau routier de ce pays car, après tout, il s'agit d'autoroutes et d'installations pour le trafic aérien et d'après elle, et je m'associe à ce principe, les contribuables devraient assumer l'entretien de ce réseau de la même manière qu'ils assument l'entretien du réseau routier et des installations utilisées par le public.

L'aviation générale a le sentiment qu'on l'écarte des grands aéroports, non seulement pour des raisons de sécurité mais à cause, et une fois de plus on peut faire le parallèle avec le réseau routier, d'une conception étroite de ce que la politique aérienne devrait être aux alentours des grands aéroports, en particulier de ceux de Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Montréal et Toronto. Il n'y a aucune raison pour que de hautes normes de sécurité ne puissent être maintenues et elles le sont à l'heure actuelle. Je donne au ministère une bonne note pour ses efforts et je reconnais son grand mérite d'avoir maintenu ce haut niveau de sécurité dans ses aéroports surcongestionnés. Cependant, si les normes d'entretien et les normes de formation de pilotes ainsi que celles des opérations sont maintenues, rien ne peut mettre en danger la sécurité malgré la congestion. En fait, on peut dire qu'il y a plus d'accidents sur les routes du pays à la suite justement d'un manque de normes d'entretien.



## [Texte]

So general aviation feels that it is being discriminated against in this regard. And this change of fee structures is just another example of it.

Committee members should be clear that in the new policy being proposed the privilege of paying the \$100 annual fee so as to avoid a \$5 charge each time an aircraft under 25,000 pounds lands at an airport does not apply to Vancouver where very active flying training programs are carried out by flying clubs and commercial operators. Similarly at Calgary there is a very active airfield with respect to flying training, as at Winnipeg. Montreal of course has its Cartierville and Toronto has its Buttonville to carry out training. Cartierville used to be, if it not still is, the airport in Canada having the largest number of landings and take-offs in the whole country and it is pretty well set aside for this kind of flying.

• 2105

The change in fee structure, too, would be grossly discriminating in so far as it applies to the northern areas of Canada because there are many of us in the North that do most of our flying in the summertime and we do that on floats. We take off from a dolly on the airport once, when the floats are installed, and we do not go back to the airport until the fall when we make one landing. Under your new structure at Whitehorse for instance, or Yellowknife that would be \$50 per landing. Indeed if there were only one landing it would be \$100. So I suggest to you that there would be a discrimination there if you brought the \$100 licence fee to apply. I really do not see any purpose in that kind of policy's being applied in the North. There are similarly northern portions of the provinces that it would seriously inhibit.

I will pass quickly from there having stated my view which, I believe, will be shared widely by general aviation, with the sincere suggestions that the officials reconsider that policy particularly as it applies to the exclusions they have listed, and particularly as it applies not only to the more isolated areas in the country where aviation is a mode of life and a real necessity, rather than in areas that have trains and extensive highway networks, as well as the northern portions of the provinces, many of which fall into the same category as the more isolated areas of Canada.

Passing now to the emergency locator beacon debate which was generated specifically as a result of the Hartwell incident in the Northwest Territories recently, the Minister has, through his officials and through his own office, invited the aviation industry as well as a number of interested people to make submissions to him regarding the departmental release of standards for ELB's and ELT's.

As the officials know, the feelings of CLPA and the industry general is that in the isolated areas of the country, particularly above the 60th parallel they are much too stringent. No one in the North and no one who flies in the North—and I include the northern portions of the provinces here—opposes the idea that there should be emergency locator equipment carried on airplanes, but they do oppose the idea of inflicting standards on the kind of equipment that should be carried based on southern knowledge and southern standards and I do not say that deprecatingly, at all.

The northern operators believe that the requirement, for instance, of a fixed installation is just unreasonable and that quite an adequate facility is available to maintain safety and to cut down search costs and so on, by continuing to use the existing portable equipment. Indeed, in the winter in the North there are good number of reasons for saying that it would be a lot more efficient than the fixed equipment, which very often is damaged on impact.

## [Interprétation]

L'aviation générale estime donc faire l'objet de discrimination à cet égard. Cette modification du barème des taxes n'en est qu'un exemple supplémentaire.

Les membres du Comité devraient bien se rendre compte que dans cette nouvelle politique qui est proposée le privilège de payer une taxe annuelle de \$100 afin d'éviter une taxe de \$100 chaque fois qu'un appareil de moins de 25,000 livres atterrit dans un aéroport ne s'applique pas à Vancouver où des programmes de formation de pilotage très actifs sont donnés par des clubs et des écoles commerciales. De la même manière, l'espace aérien est très occupé à Calgary avec la formation de pilotage, ainsi qu'à Winnipeg. Bien entendu, Montréal a son Cartierville et Toronto son Buttonville où ces cours se donnent. Cartierville était l'aéroport comptant le plus grand nombre d'atterrissages et de décollages au Canada et on l'a pratiquement réservé à cette fin.

La modification des structures des droits serait fortement discriminatoire pour les régions septentrionales du Canada car il y a beaucoup d'entre nous qui font leurs envolées vers le Nord en été et avec des flotteurs. Nous décollons d'un chariot à l'aéroport et une fois que les flotteurs sont installés, nous ne revenons à l'aéroport qu'à l'automne où nous faisons un seul atterrissage. En vertu de la nouvelle structure à Whitehorse par exemple, ou à Yellowknife, il en coûterait \$50 par atterrissage. En fait, s'il n'y avait qu'un seul atterrissage, cela coûterait \$100; je dirais donc qu'il y aurait discrimination si vous mettiez en pratique cette politique du droit, du permis de \$100. Je ne vois pas pourquoi on appliquerait cette politique dans le Nord, il y a d'autres parties semblables septentrionales des provinces qui en souffriraient grandement.

Ayant indiqué ce que je pensais et ce que je crois dans l'ensemble on pense dans l'aviation, j'espère sincèrement que les fonctionnaires reviseront leurs politiques, particulièrement en ce qui concerne les exclusions qu'ils ont indiquées particulièrement en ce qui a trait à ces endroits isolés ainsi qu'aux parties septentrionales des provinces qui tombent dans la même catégorie et où l'avion constitue un mode de vie et qu'il ne faut pas défavoriser par rapport à des régions qui ont des trains et des réseaux routiers importants.

Pour passer maintenant à cette discussion au sujet du phare localisateur de secours qui avait suivi cet incident récent dans les Territoires du Nord-Ouest et où le Ministre avait par le truchement de ses fonctionnaires et de son propre bureau demandé à l'industrie de l'aviation ainsi qu'à un certain nombre de personnes intéressées à faire des soumissions dans le cas de l'émission de ces normes pour les phares localisateurs de secours et des transmetteurs localisateurs de secours.

Comme les fonctionnaires le savent, l'ACPL et l'industrie en général sont d'avis que dans ces régions isolées du pays, particulièrement au-delà du 60<sup>e</sup> parallèle les standards sont beaucoup trop sévères: tous ceux qui volent dans le Nord, et par là j'inclus les parties septentrionales des provinces, ne sont pas contre le fait que les avions possèdent ce matériel localisateur de secours mais ils ne veulent pas qu'on impose des normes pour les matériels qui sont basées sur les connaissances et les normes du sud. Je ne dis pas ceci péjorativement.

Les transporteurs dans le Nord pensent qu'il n'est pas raisonnable d'avoir une installation fixe et que l'on dispose avec la matériel portatif qui existe à l'heure actuelle de moyens suffisants pour assurer la sécurité et réduire les coûts de recherche, etc. En fait, compte tenu de l'hiver dans le Nord, il y a un certain nombre de bonnes raisons pour dire que ce matériel serait plus efficace qu'une installation fixe qui est souvent endommagée par le choc.

## [Text]

There is a general feeling among all of us that there is no point in going to rigid standards for emergency locating equipment until the department comes out with a firm policy of the eternal monitoring of 121.5, the emergency frequency. There are so many hundreds and thousands of flights that criss-cross the northern portions of Canada where most of the searches are carried out and if all of that traffic maintained a vigilant watch on 121.5, the odds on picking up a signal from the portable equipment that should be carried on all aircraft in the North, certainly all aircraft under 25,000 pounds, would be almost unbeatable.

## • 2110

The Hartwell example, too, is not a good one to cite here because of the circumstances there where the equipment was not used properly; but that I believe is the view of general aviation that it would be quite easy for the department to come out with a regulation or a notam to the effect that this be done as a matter of routine on all flights. There are only too many flyers that turn off everything once they get out of the control zone because of the noise and the annoyance of maintaining a watch.

Another factor: I listened with interest to and read with interest the Minister's reaction to the demand for greater air radio navigation aids in the North, but when I read the press release that was published by the ministry in that respect, and examined it more closely, I found that all that it really contained was what the department was doing already; and that really is not what is necessary up there, which again the Hartwell incident pointed out very clearly.

I am going to list a number of locations in the North, and I do not expect answers now to the questions I am going to ask with respect to them, but perhaps they can be tabled at a later date and incorporated in these proceedings.

I would like to know what the department's intentions are now, this year, with respect to improving the facilities at these locations in the North—this year and next year—and whether there is any long-range program for improving the non navigational aid facilities as well as the navigational aids at these locations, and on the specific routes that I will be mentioning. I want to mention Cambridge Bay, Fort Simpson, Fort Smith, Frobisher Bay, Hay River, Inuvik, Norman Wells, Resolute, Watson Lake, Whitehorse and Yellowknife; and, with respect to the last three, I specifically want to know about the installation of VOR/DME equipment.

We have been promised, now, for two years plus, VOR/DME equipment or facilities at Whitehorse but it is not yet operational. Many of the operators, including myself, installed equipment in the aircraft as soon as the announcement was made some two years ago, but it is still not working. Of course, we would like to see that very essential service at these locations.

I want to mention Aklavik, Baker Lake, Beaver Creek, Broughton Island, Burwash, Carmacks, Chesterfield Inlet, Coppermine, Coral Harbour, Dawson, Eskimo Point, Faro, Fort McPherson, Haines Junction, Hall Beach, Holman, Mayo, Old Crow, Rankin Inlet, Repulse Bay, Ross River, Teslin, Tuktoyaktuk and Whale Cove. With respect to Faro, may I suggest that the department employ a rock picker there as we are still using the mill strip some 18 miles away because the boulders on the air strip—the new air strip, I might add, constructed last fall—are so huge that it would cause an accident if any light plane equipped with a nose wheel attempted to land there.

## [Interpretation]

D'une façon générale, nous pensons qu'il ne faut pas s'attacher à des normes trop rigides pour ce matériel localisateur de secours jusqu'à ce que le ministère établisse une politique définie pour l'éternel contrôle de la fréquence en matière de secours de 121.5. Il y a tant de centaines de milles de vol qui sillonnent les parties septentrionales du Canada où la plupart des recherches sont effectuées que si tous ces vols continuaient à surveiller d'une façon vigilante cette fréquence de 121.5 avec le matériel portatif qui est censé être sur tous les avions dans le Nord, avions de moins de 25,000 livres ou tout au moins, qu'on aurait le maximum de chances avec ce matériel de capter un signal.

L'exemple d'Hartwell n'est pas tellement bon car dans ces circonstances le matériel n'est pas utilisé d'une façon appropriée mais je crois qu'en général on pense dans l'aviation que le ministère pourrait établir un règlement qui soit un avis au navigateur aérien afin que l'on procède ainsi d'habitude pour les vols. Il y a trop de navigateurs qui coupent tout contact après qu'ils ont quitté la zone de contrôle du fait du bruit et de la gêne que cela cause de maintenir une surveillance.

Il y a un autre facteur en cause: j'ai écouté avec intérêt et lu ce qu'avait dit le ministre en réponse à une demande pour un plus grand nombre d'aides radios à la navigation aérienne dans le Nord mais lorsque je lis le communiqué de presse qui été publié par le ministère à ce sujet et que je l'examine de plus près je me rends compte que tout ce qu'il contenait était déjà mis en pratique par le ministère et que cela ne suffit pas comme l'a fort bien prouvé cet incident Hartwell.

Je vais donner la liste d'un certain nombre d'endroits dans le Nord et je ne m'attends pas à recevoir des réponses tout de suite pour les questions que je vais poser maintenant à leur sujet mais peut-être que celle-ci pourrait être déposée plus tard et incorporée dans ce procès-verbal.

J'aimerais savoir ce qu'a l'intention de faire le ministère cette année pour améliorer les installations qui se trouvent dans ces endroits dans le Nord, je parle de l'année courante et de l'année prochaine, et j'aimerais savoir s'il existe un programme à longue échéance pour l'amélioration des installations d'aides à la navigation et les installations d'aides autres que celles à la navigation aérienne dans ces endroits et pour les routes aériennes déterminées que j'ai indiquées. Je veux mentionner Cambridge Bay, Fort Simpson, Fort Smith, Frobisher Bay, Hay River, Inuvik, Norman Wells, Resolute, Watson Lake, Whitehorse et Yellowknife; et en ce qui concerne ces trois derniers endroits, j'aimerais savoir ce qu'il en est au sujet du matériel VOR/DME soit un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence/télémètre radar.

Cela fait deux ans et plus que l'on promet qu'on installera ce matériel à Whitehorse mais il n'est pas encore en état de fonctionnement. Beaucoup d'opérateurs, y compris moi-même, nous avons installé ce matériel dans les appareils et dès que l'avis a été donné il y a deux ans mais il ne fonctionne toujours pas. Naturellement nous aimerions que ce matériel, que ces services marchent dans ces endroits.

Je veux indiquer Aklavik, Baker Lake, Beaver Creek, Broughton Island, Burwash, Carmacks, Chesterfield Inlet, Coppermine, Coral Harbour, Dawson, Eskimo Point, Faro, Fort McPherson, Haines Junction, Hall Beach, Holman, Mayo, Old Crow, Rankin Inlet, Repulse Bay, Ross River, Teslin, Tuktoyaktuk et Whale Cove. En ce qui concerne Faro, puis-je proposer au ministère d'utiliser un détecteur de roches car on utilise toujours une piste qui se trouve à environ 18 milles vu que les blocs de roches qui se trouvent sur la piste d'atterrissage nouvelle, construite l'automne dernier sont si gros que si un petit avion ayant une roue d'atterrissage avant est forcé d'atterrir il y aurait accident.



[Texte]

This, incidentally, was not meant to be funny because there was a tragic accident involving a young girl who was shot through the back accidentally, and because an aircraft could not fly in there,—there are absolutely no navigational aids, not even a nondirectional beacon, so no aircraft could get in there—they had to drive this young child, who had to be flown to Vancouver or Edmonton for specialist treatment, 160 miles to Carmacks and take her from there by helicopter. And this is a community in excess of 1,500 people, the new mining establishment of Anvil Mines at Faro.

I would like also to mention Arctic Bay, Arctic Red River, the Belcher Islands, Cape Dorset, Clyde River, Fort Franklin, Fort Good Hope, Fort Liard, Fort Norman, Fort Resolution, Gjoa Haven, Grise Fiord, Igloolik, Lac La Martre, Lake Harbour, Pangnirtung, Pelly Bay, Pond Inlet, Port Burwell, Sachs Harbour, Snowdrift, Spence Bay, Tungsten and Wrigley.

All of these locations are in need of improved facilities but may I emphasize that the desperate need in this vast area of Canada comprising over a million and a half square miles—in the Northwest Territories alone a million, three hundred square miles—the most desperate need is for an immediate improvement in radio aids for air navigation over and above what the department is already planning. I think my 10 minutes have gone, Mr. Chairman, and I thank the Chair for its indulgence.

**The Chairman:** Mr. Nielsen you have made a great plea on behalf of all of those communities for improved air strips. The Chair has recognized that and you have taken 15 minutes in doing it.

**Mr. Nielsen:** Well, it is 60 per cent of the country.

• 2115

**The Chairman:** The Chair would encourage the witnesses to table with the Committee a detailed reply, but certainly the Chair would be lenient enough to allow them to answer verbally now whatever portions of your question they feel qualified to deal with.

**Mr. Stoner:** I will be very brief. We will endeavour to table this detailed information. On your first point about ELTs, Mr. Nielsen, the Minister announced that one year was to be given before these were brought into effect and implemented, to enable us to devise the standards that would apply. We are looking for the best possible equipment; we are trying to find something that will work and we are not rushing it. That is why the year is being taken although it is a very pressing need.

On the question of aids in the North we are at the moment discussing quite an extensive program with the Territorial Councils, with the air operators there and with other interested groups. Their views will be taken into account in developing further the air-navigation-aid program and the other matters that you referred to in your comments.

**Mr. Nielsen:** Thank you very much and I hope you will not forget my submission about reconsidering the fee restructuring...

**Mr. Stoner:** We have taken note of that, sir. I did not think it was a question we could reply...

**The Chairman:** I like the word "submission" myself.

[Interprétation]

En fait il y a eu un accident tragique au cours duquel une jeune fille a reçu un projectile et s'il n'y a absolument pas d'aides à la navigation là, pas même de radiophare nondirectionnel ou si aucun avion ne pouvait y aller et il a fallu transporter cette malheureuse enfant, qu'il fallait envoyer à Vancouver ou à Edmonton, à 160 milles à Carmacks et de là prendre un hélicoptère. Il s'agit là d'une communauté de plus de 1,500 personnes soit ces nouvelles mines d'Anvil à Faro.

Je voudrais aussi mentionner Arctic Bay, Arctic Red River, the Belcher Islands, Cape Dorset, Clyde River, Fort Franklin, Fort Good Hope, Fort Liard, Fort Norman, Fort Resolution, Gjoa Haven, Grise Fiord, Igloolik, Lac La Martre, Lake Harbour, Pangnirtung, Pelly Bay, Pond Inlet, Port Burwell, Sachs Harbour, Snowdrift, Spence Bay, Tungsten et Wrigley.

Il faudrait améliorer les installations de tous ces aéroports, mais je devrais vous faire remarquer le besoin presque désespéré de cette vaste région du Canada qui comprend plus d'un million et demi de milles carrés, dans les Territoires du Nord-Ouest, 1,300 milles carrés; je dis donc un besoin désespéré pour une amélioration immédiate de la navigation aérienne en plus de ce que le ministère prévoit déjà. Je pense que mes 10 minutes sont écoulées, monsieur le président, et je vous remercie de votre indulgence.

**Le président:** Monsieur Nielsen, vous venez de vous faire le porte parole de toutes ces collectivités et d'une façon éloquente pour l'amélioration de leurs pistes d'atterrissage. Je le reconnais, mais je dois vous dire que vous avez pris 10 minutes à le faire.

**M. Nielsen:** Eh bien, cela comprend 60 p. 100 de notre pays.

**Le président:** J'encourage les témoins à déposer au Comité une réponse détaillée mais je serai assez indulgent pour permettre aux témoins de vous répondre verbalement dès maintenant sur quelques parties de votre question s'ils se sentent qualifiés de le faire.

**M. Stoner:** Je serai bref. Nous allons certainement essayer de vous accorder ces renseignements en détail. Au sujet de votre premier point qui visait l'acquisition de nouveaux transmetteurs, monsieur Nielsen, le ministre a annoncé qu'on accorderait 1 an avant qu'ils soient mis en marche pour nous permettre de définir les normes qui s'appliqueraient en ce cas. Nous essayons de trouver le meilleur équipement possible; nous essayons de trouver un moyen pour que les choses marchent bien et nous ne le faisons pas à la hâte. Voilà pourquoi cela a pris un an bien que ce soit un besoin urgent.

Pour ce qui est des aides à la navigation dans le Grand Nord, nous sommes à discuter en ce moment d'un programme important avec les Conseils territoriaux, à des exploitants de services aériens à cet endroit et les autres groupes intéressés. Nous tiendrons compte de leurs points de vues lorsqu'il s'agira de mettre en œuvre un nouveau programme d'aide à la navigation aérienne et des autres questions dont vous avez parlé dans vos commentaires.

**M. Nielsen:** Merci beaucoup et j'espère que vous n'oubliez pas ma demande au sujet de l'établissement d'une nouvelle liste de frais...

**M. Stoner:** Nous en avons pris note, monsieur. Je ne crois pas que c'est une question à laquelle nous pourrions répondre...

**Le président:** J'aime bien le mot «soumission» que vous avez utilisé.

[Text]

Mr. Stevens.

**Mr. Stevens:** Thank you, Mr. Chairman. I am sorry that the Minister is not here this evening for some of my questions. I am certainly sorry that Mr. Cafik is still speaking; it is now nine hours and 15 minutes since he began at 12 noon today. It is quite a marathon.

Mr. Chairman, there are many constituents in my riding who are not in the fortunate position of many of the constituents in Mr. Danson's and Mr. Cafik's ridings who are going to, in many cases, although being speculators, make a tremendous profit on this expropriation. Some \$5,000 an acre is the government's indicated expenditure for land, if you include houses and other buildings, for the 18,000 acres.

**Mr. Danson:** People want a fair shake, Mr. Stevens.

**Mr. Stevens:** Somebody at this Committee should be speaking for those who do not have such a prospect of compensation. My first question: Has the department expropriated the roadways in your 18,000-acre tract?

**Mr. Stoner:** Mr. Potvin from Toronto is here. I do not think we have expropriated any roadways.

**Mr. Potvin:** No, we have not.

**Mr. Stevens:** Are you expecting the municipalities to make a gift of these roadways to you?

**Mr. Potvin:** We have had discussions with both the County of Ontario and the County of York about these regional roads.

**Mr. Stevens:** There is no County of York.

**Mr. Potvin:** Township.

**Mr. Stevens:** There is no township.

**Mr. Potvin:** Sorry, Regional Municipality of York on the subject of maintenance of the roads. The people who will continue to occupy the land on the site have been offered...

**Mr. Stevens:** Are you suggesting that you intend to go ahead with this expropriation without buying the roadways?

• 2120

**Mr. Stevens:** Are you suggesting that you intend to go ahead with this expropriation without buying the roadways?

**Mr. Potvin:** Yes sir, we have gone ahead without buying the roadways at this point in time. The taxes that the people will pay who continue to occupy the land will go to the maintenance of the roadways, but for those lands where the people decide to vacate, there will be grants in lieu of taxes to maintain the tax structure as the base from which the municipalities can afford to maintain them.

**Mr. Stevens:** Do you propose at some subsequent date to expropriate these roadways?

**Mr. Potvin:** After the board of examination has reported and we have been able to determine exactly what type of airport will be built, and at what time, then we can decide precisely what roadways will be required.

[Interpretation]

Monsieur Stevens.

**M. Stevens:** Merci monsieur le président. Je regrette que le ministre ne soit pas présent, ce soir pour répondre à certaines de mes questions. Je suis certainement malheureux du fait que monsieur Cafik parle toujours; il est maintenant 9 h.15 et il a commencé à parler à 12h. aujourd'hui. C'est tout un marathon.

Monsieur le président, il y a beaucoup de commettants dans ma circonscription qui ne sont pas dans la position fortunée de bon nombre de commettants des circonscriptions de MM. Danson et Cafik qui, dans bien des cas, bien qu'ils soient des spéculateurs, réussissent à faire des profits considérables lors d'expropriations. Les dépenses du gouvernement sont de quelques 5 mille dollars l'acre pour l'acquisition de terre si vous y comprenez les maisons et autres édifices pour ces 18,000 acres.

**M. Danson:** Monsieur Stevens, les gens veulent toujours avoir un marché juste.

**M. Stevens:** Quelqu'un, membre de notre Comité devrait parler en faveur de ceux qui n'envisagent pas une telle compensation. Voici ma première question: le ministère a-t-il exproprié les routes dans votre propriété de 18,000 acres?

**M. Stoner:** Monsieur Potvin de Toronto est ici. Je ne crois pas que nous ayons exproprié quelque route que ce soit.

**M. Potvin:** Non, en effet.

**M. Stevens:** Vous attendez-vous à ce que les municipalités vous fassent un cadeau de ces routes?

**M. Potvin:** Nous avons eu des discussions tant avec le comté de l'Ontario qu'avec le comté de York au sujet de ces routes régionales.

**M. Stevens:** Il n'y a pas de comté de York.

**M. Potvin:** Commune.

**M. Stevens:** Il ne s'agit pas d'une commune.

**M. Potvin:** Je regrette, la municipalité régionale d'York; je veux parler de l'entretien de ses routes. On a offert aux personnes qui veulent continuer à occuper des terres sur ces lieux...

**M. Stevens:** Prétendez-vous que vous avez l'intention de faire ces expropriations sans acheter les routes?

**M. Stevens:** Prétendez-vous que vous avez l'intention de faire ces expropriations dans acheter les routes?

**M. Potvin:** Oui monsieur en ce moment c'est ce que nous avons fait sans acheter les routes. Les impôts que les personnes qui continuent à occuper ces terres iront à l'entretien des routes et dans le cas des terres abandonnées par certaines personnes, on accordera des subventions au lieu d'impôts pour maintenir la structure de l'assiette fiscale comme base qui permettra aux municipalités de se permettre de les entretenir.

**M. Stevens:** Avez-vous l'intention à une date ultérieure d'exproprier ces routes?

**M. Potvin:** Après que le conseil de vérification aura fait son rapport et que nous serons en mesure de déterminer exactement quel genre d'aéroport nous construirons, à ce moment-là précisément serons-nous en mesure de décider justement quel genre de routes seront nécessaires.



## [Texte]

**Mr. Stevens:** You agree, though, that the municipalities can deny you access as far as their roadways are concerned. You have no title to their roadways.

**Mr. Potvin:** We do not have title. Whether they can deny access, I am not legally knowledgeable to know.

**Mr. Stevens:** For those properties that you have expropriated, who do you feel should carry the fire insurance at the present time? Whose expenditure is that?

**Mr. Stoner:** I do not know whether we have anyone here from the Department of Public Works tonight. They are the people who are administering expropriation. I will take that question as notice, Mr. Stevens, if I may.

**Mr. Stevens:** I would like then to deal with this body of acreage that has been put under a freeze order. I am referring to the annex of understanding which you have appended to the former Minister of Transport's letter of March 1, specifically item three, and possibly item four in that annex of understanding. As the Deputy Minister is very familiar, Ontario as a result of that item three did freeze I believe some 70,000 acres. Is that correct?

**Mr. Stoner:** Yes.

**Mr. Stevens:** At this time, what acreage are you prepared to indicate to Ontario may be defrozed among the 70,000 acres?

**Mr. Stoner:** I think this is still pending the final results of our noise configuration studies. I think this is going to be determined in part by the inquiries, or the nature of the facility that is put in there.

**Mr. Stevens:** For example, in the case of the town of Whitchurch-Stouffville, 70 per cent of that township is frozen at the present time. Are you seriously suggesting that those people have to wait something over a year from now before you will tell them what lands could be defrozed?

**Mr. Stoner:** If I follow correctly your reasoning, sir, the lands were frozen to prevent speculation, because Ontario was planning some developments and we were planning to build an airport. The question of defreezing them would presumably be related to speculation.

**Mr. Stevens:** No. People own properties there. They cannot build houses on them.

**Mr. Stoner:** This is the Ontario government's part.

**Mr. Stevens:** No, no. The Ontario government will lift the freeze tomorrow if you will tell them what lands they may defreeze.

**Mr. Stoner:** That, I would submit, Mr. Stevens, is a matter probably for discussion between the federal and the...

**Mr. Stevens:** No, but I am just trying to find out when you will be in a position to lift this freeze. Are you suggesting that we have to wait until this inquiry has come back with a report that may be a year from now?

**Mr. Stoner:** I would suggest that after Mr. Marchand has had an opportunity to discuss this with Mr. Davis, it may be a better moment to answer that question.

**Mr. Stevens:** Orally, or at least privately, it has been indicated by your Department that there is compensation for those whose lands are going to be in these noise bands. I am wondering if you can give me an estimate as to how many, in acreage terms, of the 70,000 acres you feel would be in a position where they could claim compensation. I am not thinking of the merits of their claims, but that they will be within the 95 composite noise reading that was suggested down to the border of the airport.

## [Interprétation]

**M. Stevens:** Vous savez par ailleurs que les municipalités peuvent vous empêcher d'avoir accès à ces routes. A aucun titre pouvez-vous les emprunter.

**M. Potvin:** Nous n'avons pas le droit de les emprunter. Qu'il puisse nous empêcher d'y avoir accès est une question juridique où je ne m'y connais pas assez pour vous répondre.

**M. Stevens:** Dans le cas des propriétés que vous avez expropriées, croyez-vous que vous devriez être assuré pour l'incendie à l'heure actuelle? A qui doit-on imputer cette dépense?

**M. Stoner:** Je ne sais trop s'il y a quelqu'un ce soir parmi nous du ministère des Travaux publics. Ce sont les personnes qui s'occupent de gérer les expropriations. Je vais prendre note de votre question monsieur Stevens si vous le permettez.

**M. Stevens:** J'aimerais maintenant parler de cette superficie qui a fait l'objet d'une ordonnance de gel. Je veux parler de l'annexe de votre mémoire que vous avez ajouté à la lettre du ministre des Transports en date du premier mars et précisément de l'article 3 et probablement aussi de l'article 4. Comme le sous-ministre le sait bien l'Ontario à la suite de cette ordonnance 3 a gelé environ 70,000 acres. Est-ce exact?

**M. Stoner:** Oui.

**M. Stevens:** A l'heure actuelle quelle superficie de ces 70,000 acres pourront-ils être dégelés par le gouvernement ontarien?

**M. Stoner:** Je crois que nous attendons toujours les résultats définitifs de nos études sur la pollution par le bruit. Je pense qu'à partir de ces études nous pourrions déterminer la nature des installations qui seront construites à cet endroit.

**M. Stevens:** Par exemple, dans le cas de la ville de Whitchurch-Stouffville, 70 p. 100 de cette municipalité est gelée à l'heure actuelle. Prétendez-vous sérieusement que ces personnes auront à attendre un peu plus d'un an maintenant avant de pouvoir leur dire lesquelles de leurs terres seront dégelées?

**M. Stoner:** Si je suis bien votre raisonnement, monsieur, ces terres ont été gelées pour empêcher la spéculation car le gouvernement ontarien avait l'intention de faire certains projets et nous avions l'intention d'y construire un aéroport. Le question du gel de ces terrains découle donc probablement de la spéculation possible.

**M. Stevens:** Non. Les gens qui possèdent des propriétés à cet endroit n'y peuvent y construire de maisons.

**M. Stoner:** Cela relève du gouvernement ontarien.

**M. Stevens:** Non, non. Le gouvernement ontarien dégèlera ces terrains demain si vous lui dites sur quels terrains il peut le faire.

**M. Stoner:** A mon avis, M. Stevens, il s'agit là d'une question qui pourrait faire l'objet d'une discussion entre le fédéral et...

**M. Stevens:** Non, j'essaie simplement de voir quand vous serez en mesure de dégeler ces terrains. Prétendez-vous que nous devons attendre jusqu'à qu'on ait obtenu le rapport de cette enquête ce qui veut dire d'ici un an?

**M. Stoner:** A mon avis lorsque M. Marchand aura eu l'occasion d'en discuter avec M. Davis ce sera le meilleur moment pour répondre à votre question.

**M. Stevens:** Verbalement ou du moins privément, votre ministère a déclaré qu'il y a une compensation de prévue pour les terrains situés là où il y aura de la pollution par le bruit. Je me demande si vous pourriez me dire pour combien d'acres sur ces 70,000 sera-t-on en mesure de réclamer une compensation? Je ne veux pas traiter du mérite de ces réclamations mais j'insiste pour dire que ces terres seront parties d'une superficie où il y aura beaucoup de bruit à la frontière de l'aéroport prévu.

[Text]

**Mr. Stoner:** I do not know whether we have an acreage figure because, as you know, those noise cones are rather irregular. Mr. Potvin, do you have anything in rough terms on the 95 CNR basis?

**Mr. Potvin:** On the basis of the contours developed that were representative contours based on a major development at Pickering, there were some 2,500 people involved, and I do not have that information with me.

**Mr. Stevens:** I am talking about acreage.

**Mr. Potvin:** I do not have that.

**Mr. Stevens:** You have frozen 70,000 acres. Surely you have some estimate as to what percentage of that 70,000 you may have to freeze permanently.

**Mr. Potvin:** Until the amount of the acreage that would have to be permanently frozen as a direct function of the report of the board of examination, in which the role of the airport will be determined, a real hard contour cannot be provided. As an example, if the role of the airport was that of a STOL airport then there would be very little acreage.

**Mr. Stevens:** No.

• 2125

**Mr. Potvin:** If it was a major international airport...

**Mr. Stevens:** Tell me what is the maximum amount of the 70,000 acres that will be in the noise cones assuming that you bring in the ultimate in an international airport.

**Mr. Potvin:** I do not have that.

**Mr. Stoner:** I think, Mr. Stevens, that is virtually an impossible question to answer at this stage.

**Mr. Stevens:** Why are you so certain about other things concerning the airport but on such obvious things, that of tying up peoples' land which you clearly are not going to need in due course, you seem to find it very uncertain to give an answer.

**Mr. Stoner:** I do not think I find it uncertain; I think it depends very much on the outcome of the hearings, sir, which the government has agreed to. I think that is the distinction. We could give you a hypothetical estimate, and I would be glad to do so, based on the studies that we have done of a facility with a runway that would support, say, traffic of 3 million passengers, which would be a equivalent to Ste-Scholastique. We certainly could do that.

**Mr. Stevens:** Let me put it this way then. Did you, Mr. Stoner, or any of your officials that are here today, attend the meetings with Mr. McKeough, Mr. MacNaughton, Mr. Carlin and Mr. Jamieson when this subject was being discussed?

**Mr. Stoner:** I was present at that meeting, yes sir.

**Mr. Stevens:** Do you recall an indication at that time that you would not require this freeze for longer than four months?

**Mr. Stoner:** No sir, I do not believe there was an undertaking of that kind.

**Mr. Stevens:** Could you check?

[Interpretation]

**M. Stoner:** Je ne sais pas si nous avons un chiffre ici en termes d'acres mais comme vous le savez ces endroits pollués par le bruit sont dispersés ici et là. Monsieur Potvin avez-vous des chiffres arrondis à nous donner au sujet de ces endroits pollués par le bruit?

**M. Potvin:** Si je m'en tiens au contour de ces régions polluées par le bruit qui sont fondées sur l'installation importante à Pickering il y a 2,500 personnes en cause mais je n'ai réellement pas ces renseignements en main.

**M. Stevens:** Je parle en terme du nombre d'acres.

**M. Potvin:** Je n'ai pas ces chiffres.

**M. Stevens:** Vous avez gelé 70,000 acres. Sûrement vous devez avoir une évaluation du pourcentage de ces 70,000 acres qui devront subir un gel permanent.

**M. Potvin:** A moins que la superficie qu'il faudrait geler d'une façon permanente par suite du rapport fait par la Commission d'examen qui permettra d'établir le rôle de l'aéroport, on ne peut pas fournir une courbe bien définie. Par exemple, si l'aéroport doit servir à des fins d'ADAC, il n'y aura pas besoin d'une très grande superficie.

**M. Stevens:** Non.

**M. Potvin:** Mais s'il s'agit d'un aéroport international important...

**M. Stevens:** Pouvez-vous nous dire quelle est la superficie maximum qui va se trouver dans ces 70 mille acres constituant le cône de la zone des bruits, compte tenu du maximum pour un aéroport international.

**M. Potvin:** Je n'ai pas ces renseignements.

**M. Stoner:** Je crois, monsieur Stevens, qu'il est impossible pour le moment de répondre à cette question.

**M. Stevens:** Comment cela se fait que vous avez tant d'assurance pour d'autres questions concernant cet aéroport, mais pour ces choses si évidentes, soit de vous réserver des terrains à des gens dont vous n'aurez certainement pas besoin, vous trouvez si difficile de nous donner une réponse.

**M. Stoner:** Je ne pense pas que ce soit si difficile, je crois simplement que cela dépend du résultat de l'audience, que le gouvernement a accepté de tenir. Je crois qu'il faut faire la distinction ici; nous pourrions vous donner une évaluation hypothétique et je serais heureux de la faire d'après les études que nous avons faites pour une installation qui aurait une piste d'envol permettant un trafic de 3 millions de passagers ce qui équivaldrait à l'aéroport de Ste Scholastique. Nous pourrions très certainement vous donner ces renseignements.

**M. Stevens:** Mettons ceci d'une autre façon. Est-ce que vous, M. Turner ou vos fonctionnaires qui sont présents aujourd'hui, ont assisté aux réunions où M. MacNaughton, M. McKeough, M. Carlin et M. Jamieson ont traité de ce sujet?

**M. Stoner:** J'étais présent à cette réunion, oui.

**M. Stevens:** Est-ce que vous vous souvenez qu'on a indiqué alors que ce gel ne serait pas nécessaire pendant plus de quatre mois?

**M. Stoner:** Non, monsieur. Je ne crois pas qu'on s'est engagé de la sorte.

**M. Stevens:** Pourriez-vous vérifier?



[Texte]

**Mr. Stoner:** Yes, I will be glad to check.

**Mr. Stevens:** Because another person, on the federal side, who was in attendance does recall such an undertaking.

**Mr. Huck:** I was there also, Mr. Chairman, and I do not remember an undertaking of that kind. Furthermore, at the time you are referring to, which was in March of 1972, there was no indication there was going to be an independent board of examination.

**Mr. Stevens:** That has nothing to do with it.

**Mr. Huck:** Yes, it does because, as Mr. Stoner just explained, it is very difficult to determine what amount of land has to be frozen in line with the contour noise cones.

**Mr. Stoner:** Mr. Chairman, if I could suggest, Mr. Stevens, I think your question about undertakings made between two levels of government are really matters that are best discussed between those two levels . . .

**Mr. Stevens:** When they are embarrassing, I agree. You would probably find it embarrassing.

**Mr. Stoner:** I am sorry, sir, but I would think under any circumstance that before a reply was given I certainly would not want to comment on matters discussed between Mr. MacNaughton, Mr. McKeough, Mr. Cartin and Mr. Jamieson.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** You just have.

**Mr. Stoner:** I said I did not recall an undertaking.

**Mr. Stevens:** Mr. Chairman, if I may comment, I find it extremely strange that 14 months, going on to 15, after the event, when the people in my constituency were told that there was to be an international airport, that certain lands were required to be frozen, that certain noise cones were shown at that time as to be the likely noise cones, we are still told that they cannot at least define the ultimate limits.

**The Chairman:** Mr. Stevens, if the Chair could comment on this hassle that seems to have developed, Mr. Stoner suggested that he could give you the maximum amount of acreage thought to be required for an airport handling traffic of 3 million passengers comparable to the one at Ste Scholastique, which would be needed at Pickering. I thought you would have been wise to have taken that answer. That might have provided the answer to this whole problem in which we have involved ourselves.

Could you give Mr. Stevens that information?

**Mr. Stoner:** I think we would be in a position to do this. We would be happy to do so.

**Mr. Stevens:** Would you furnish that to the Committee then, Mr. Stoner?

**Mr. Stoner:** Yes.

**Mr. Stevens:** Is there any indication from your department that you will be offering compensation to those whose lands have been frozen, notwithstanding whether they eventually come within your 95 CNR cone?

**Mr. Stoner:** I think you have the memorandum of understanding, sir, in front of you. I think there was an undertaking to look into and examine special cases, and this was agreed between the two governments, and I think those special cases would have to be looked at on their merits. This quite obviously would have to await the results of the Board of Inquiry into what type of facility and, when the facility opened, what type of aircraft was flying in there before you could reach a judgment as to the effect of the noise.

[Interprétation]

**M. Stoner:** Oui, je serais heureux de le faire.

**M. Stevens:** Car un autre fonctionnaire du gouvernement fédéral qui assistait se souvient d'une telle promesse.

**M. Huck:** J'étais aussi présent, monsieur le président, et je ne me souviens pas d'une telle chose. D'autre part, à l'époque dont vous parlez, soit en mars 1972, on ne parlait pas d'établir une commission indépendante d'examens.

**M. Stevens:** Ceci n'a rien à voir avec le sujet.

**M. Huck:** Si, car comme M. Stoner vient de l'expliquer, il est très difficile de savoir quelle est la superficie de terrain qui doit être gelée dans le cas de ce tracé des cones de zone de bruit.

**M. Stoner:** Monsieur le président, je dirais à M. Stevens que sa question, en ce qui concerne ces engagements entre ces deux niveaux de gouvernement seront le mieux traités en fait par ces deux palliers . . .

**M. Stevens:** Probablement que la question est embarrassante pour eux.

**M. Stoner:** Je m'excuse, mais je crois que de toute façon, que je ne voudrais pas faire des remarques sur ce qui a été dit, entre M. MacNaughton, M. McKeough, M. Cardin et M. Jamieson.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** C'est ce que vous venez de faire.

**M. Stoner:** J'ai indiqué que je ne me souvenais pas qu'il y avait eu promesse, engagement de ce côté.

**M. Stevens:** Monsieur le président, permettez-moi de dire que je trouve bien curieux que quatorze mois après presque quinze mois après, l'événement, soit après que mes électeurs ont été avertis qu'on allait établir un aéroport international et qu'il faudrait geler certains terrains et qu'on leur avait montré certains tracés de cones de bruit à l'époque, que maintenant, on n'est pas encore capable d'en définir les limites exactement.

**Le président:** Monsieur Stevens, je dirais au sujet de cette discussion, que M. Turner a prétendu qu'il pouvait indiquer quel était le maximum de superficie nécessaire pour un aéroport ayant un trafic de 3 millions de passagers comparable à celui de Ste-Scholastique, mais qui se trouvait à Pickering. Donc, vous auriez dû saisir cette occasion et ceci aurait répondu à tout votre problème.

Monsieur Stoner, pouvez-vous donner ces renseignements à M. Stevens?

**M. Stoner:** Je crois que oui, nous serions heureux de le faire.

**M. Stevens:** Pourriez-vous fournir ces renseignements au Comité aussi, monsieur Stoner?

**M. Stoner:** Oui.

**M. Stevens:** Est-ce que votre ministère laisse entendre qu'il indemniserait les gens dont les terrains ont été gelés ainsi indépendamment du fait que ces terres entrent éventuellement dans votre cône de taux de 95 pour la zone de bruit délimitée?

**M. Stoner:** Je crois que vous avez en face de vous le mémoire d'accords qui indiquait qu'il y ait engagement d'examiner les cas spéciaux et cet accord a été passé entre les deux gouvernements et je crois que ces cas seraient examinés pour leur nature même, sur leurs fonds. Il faudrait de toute évidence, attendre les conclusions de la commission d'enquête pour savoir quel est le genre d'installation et le genre d'appareil qui volerait là avant de décider ce qu'il en est au point de vue bruit.

[Text]

**Mr. Stevens:** Mr. Chairman, the point I am trying to make clear, in all fairness, is that certainly the Minister does not understand the inequity here and I am coming to believe the departmental officials do not understand the inequity there is in this.

**The Chairman:** That is an opinion only.

• 2130

**Mr. Stevens:** Your agreement refers specifically to only the land within the 95 CNR contour or equivalent. I am asking if you intend to give any added compensation, and for whatever reason you cannot be definitive, to those whose lands will eventually fall outside the 95 CNR?

**Mr. Stoner:** I believe, sir, I did try to answer that question by saying that there was an understanding with the government of Ontario that . . .

**Mr. Stevens:** I have just referred to that understanding.

**Mr. Stoner:** . . . that special cases which were outside the 95 CNR would be considered on their merits. To give an example of that, if a nursing home were located in an area where the noise level might be considered to be tolerable for normal people in which to live and settle as you have seen around airports, but perhaps intolerable for a nursing home, this certainly would be something that would be looked at on its merits.

**Mr. Stevens:** Are you saying that that is in the annex of understanding?

**Mr. Stoner:** That was agreed as a matter of principle. I think Mr. Jamieson referred to it in his statement.

**Mr. Stevens:** However, it is not in the annex of understanding.

**Mr. Stoner:** I do not have the annex in front of me now, sir.

**Mr. Stevens:** I wonder if Mr. Stoner . . .

**The Chairman:** One more question, Mr. Stevens, and then, I am sorry, we will have to move on.

**Mr. Stevens:** Have I had my 15 minutes?

**The Chairman:** You have actually gone over your 10.

**Mr. Stevens:** I wonder if Mr. Stoner could furnish us with whatever evidence he has, be it Mr. Jamieson's statement or any other signed document, indicating to what he is referring in respect of those lands outside of the 95 CNR contour?

**Mr. Stoner:** We would be glad to look at what is available on that.

**Mr. Stevens:** I am, Mr. Chairman, most disturbed with the lack of knowledge shown here tonight concerning what I think is a dreadful inequity that is being allowed to continue in this area around the proposed airport.

**The Chairman:** So, your having expressed that, I will now recognize Mr. Beatty.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Mr. Chairman, I just have a short period of time . . .

**The Chairman:** The Chair appreciates that.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** . . . which I will be needing, and perhaps if I finish early, Mr. Stevens has some more questions to which he would like to go back, and I would be more than pleased to give him the remaining portion.

[Interpretation]

**M. Stevens:** Monsieur le président, ce que j'aimerais faire comprendre c'est que M. le ministre ne semble pas se rendre compte de l'injustice et j'en viens à croire que les fonctionnaires du Ministère ne se rendent pas compte non plus de l'injustice qu'il y a dans ce cas.

**Le président:** C'est une opinion.

**M. Stevens:** Votre accord se rapporte qu'à ce tracé de 95 au point de taux de bruit ou l'équivalent. Je vous demande si vous fournirez des indemnités supplémentaires à ceux dont les terrains seraient en dehors de ce tracé de 95 au point de vue zone de bruit et pourquoi vous ne pouvez nous donner une réponse catégorique?

**M. Stoner:** Je crois avoir essayé de répondre à votre question en disant qu'il y avait un accord avec le gouvernement de l'Ontario . . .

**M. Stevens:** Je viens d'en parler.

**M. Stoner:** . . . en vertu duquel certains cas spéciaux en dehors de ce cône de zone de bruit de 95 qui serait étudié sur leur fond même et pour vous fournir un exemple: s'il y avait une maison de repos qui se trouvait dans ces parages, le niveau de bruit pourrait être tolérable pour des gens ordinaires mais non dans ce cas, et par conséquent il faudrait étudier cette situation très certainement.

**M. Stevens:** Est-ce que vous voulez dire que ceci se trouve dans l'annexe de l'accord?

**M. Stoner:** On était d'accord sur ce principe même. Je crois que M. Jamieson en a parlé dans sa déclaration.

**M. Stevens:** Toutefois, ceci ne se trouve pas dans l'annexe de l'accord.

**M. Stoner:** Monsieur, je n'ai pas cette annexe devant moi.

**M. Stevens:** Je me demande si M. Stoner . . .

**Le président:** je vous permets une dernière question, monsieur Stevens, puis nous devons passer à quelqu'un d'autre.

**M. Stevens:** Est-ce qu'on m'a accordé mes 15 minutes?

**Le président:** Vous avez dépassé 10 minutes.

**M. Stevens:** Je me demande si M. Stoner pourrait nous fournir des preuves, soit la déclaration de M. Jamieson ou d'autres documents signés, qui se rapportent à cette question des terrains qui se trouvent en dehors du tracé du taux de 95 pour le bruit dans ce cône?

**M. Stoner:** Nous examinerons ce qu'il y a à ce sujet.

**M. Stevens:** Monsieur le président, je m'inquiète que l'on sache si peu ici ce soir au sujet de cette injustice flagrante qui règne dans ce domaine du futur aéroport.

**Le président:** Donc, je donne la parole à M. Beatty.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Monsieur le président, je n'ai que peu de temps . . .

**Le président:** Je le sais.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** . . . mais si j'ai terminé avant d'avoir épuisé tout mon temps et que M. Stevens veut poser d'autres questions, je ne serai que trop heureux de lui céder le reste de mon temps.



## [Texte]

The first thing I would like to do is to ask that you make a correction to the minutes of the last meeting that we had prior to the recess. Looking at the minutes, I noticed that the comments which I had to make with regard to the second international airport at Toronto, which related to my constituency, were attributed to Duncan Beattie, the member for Hamilton Mountain. While I am sure there are a number of comments which I have made in the House and outside which I would love to attribute to other members, this is one in terms of my own constituency which I would not mind taking credit for and if that change could be made I . . .

**The Chairman:** The Chair will make note and see that that change is made.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Thank you very much.

I have one particular issue that I would like to deal with and that is the question of preclearance. Recently, Mr. Stoner, I received a letter from a constituent of mine who several weeks ago was flying back to Canada from Barbados by way of New York on BOAC. He had chosen that way because he was flying up with another person who was going on by way of New York to London and they thought they would fly together as far as New York. However, when he arrived in New York the person who was on her way to London was told that she would have to leave the plane and her luggage was pulled off, although they protested. The reason for this has to do with the question of visas. The way my constituent phrases it is thus:

The American government will not allow any in-transit passengers from countries otherwise requiring a visa to the United States to land at any American airport unless they have a visa to the United States even if they are in transit to another country as was my case, from Barbados to London on the same flight. Should an airline allow a passenger, who would otherwise require a visa to enter the United States to land there, the American government levies a \$1,000 fine per passenger for each violation on the airline bringing that passenger to the United States.

• 2135

My reason for advising you of this is to point out that unless Air Canada scrutinizes and establishes the nationality of each passenger it carries to the United States and determines whether or not each passenger would otherwise require a visa (Canadian citizens of course do not require such visas) then it will be subject to \$1,000.00 fines per passenger per violation. The presence of U.S. Customs pre-clearance facilities at Canadian Airports prevented this from happening. With the abolition of pre-clearance facilities in Canadian airports, it is inevitable that Air Canada will be carrying passengers to connect with other flights to Europe and points South through New York, Cleveland, Chicago, and Los Angeles and unless it effectively scrutinizes each passenger boarding a plane as to his or her travel documents and a necessity for a U.S. visa the airline will be laying itself open to \$1,000.00 fines per violation.

Would it not be much easier for the Government to allow U.S. Customs to continue to pre-clear passengers at no risk of fine, than to have to spend a great deal of time scrutinizing each passenger's travel documents and citizenships and at the same time laying itself open to that \$1,000.00 fine.

## [Interprétation]

Tout d'abord j'aimerais que vous rectifiez le procès-verbal de la dernière séance que nous avons eue avant le congé de Pâques. J'ai remarqué que dans ce procès-verbal que les commentaires que j'avais faits au sujet du deuxième aéroport international de Toronto, en rapport avec ma circonscription électorale, avaient été attribués à M. Duncan Beattie, député d'Hamilton Mountain. Même s'il y a beaucoup de mes remarques que j'ai faites en Chambre et ailleurs que je serais prêt à attribuer à d'autres, dans ce cas particulier, j'aimerais bien qu'on m'attribue ces paroles qui se rapportent à ma propre circonscription électorale et si on pouvait changer ladite mention.

**Le président:** Le président en prend note et s'efforcera de le faire changer.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Merci beaucoup.

Une question dont je voudrais traiter et c'est celle des pré-permis. Récemment, M. Stoner a reçu une lettre d'un de mes électeurs qui, il y a quelques semaines, revenait des Barbades au Canada par voie aérienne par New-York avec la compagnie BOAC. Il avait choisi ce vol parce qu'il voulait accompagner une autre personne qui se rendait à Londres en passant par New-York et ils pensaient ainsi faire le voyage ensemble jusqu'à New-York. Toutefois, arrivés à New-York, la personne qu'il accompagnait à Londres a été prévenue qu'elle devrait quitter l'avion et ses bagages ont été débarqués malgré leurs protestations. Il y avait une question de visa qui était en cause. Mon électeur me dit ainsi:

Le gouvernement américain ne permettra pas à des passagers en transit venant d'autres pays qui autrement auraient besoin d'avoir un visa pour les États-Unis pour atterrir dans un aéroport américain de débarquer à moins qu'elles aient un visa pour les États-Unis même si elles sont en transit en venant d'un autre pays comme c'était mon cas, des Barbades à Londres sur le même vol. Si une compagnie aérienne permet à un passager qui autrement aurait besoin d'un visa pour entrer aux États-Unis de débarquer là, le gouvernement américain imposerait une amende de

\$1,000 par passager et par violation à la compagnie de transport aérienne qui a conduit ce passager aux États-Unis.

Je vous indique ceci parce que, à moins qu'Air Canada n'examine et n'établisse la nationalité de chaque passager qu'elle transporte aux États-Unis et établisse si oui ou non chaque passager aurait besoin d'avoir un visa (les citoyens canadiens naturellement n'ont pas besoin de ces visas) alors elle sera sujette à des amendes de \$1,000 par passager et par infraction. À la présence des pré-permis des douanes américaines aux aéroports canadiens a empêché ceci de se produire. Mais depuis qu'on a supprimé ces installations aux aéroports canadiens, il est inévitable qu'Air Canada transportera des passagers qui doivent faire des transferts avec d'autres vols vers l'Europe et vers le Sud en passant par New York, Cleveland, Chicago et Los Angeles et à moins que cette compagnie n'examine de très près chaque passager au moment de l'embarquement afin de s'assurer que ces passagers ont les documents nécessaires et un visa pour les États-Unis, la compagnie risquera de payer des amendes de \$1,000 par passager par infraction.

Ne serait-il pas plus simple que le gouvernement permette que les douanes américaines continuent à donner ces pré-permis et il n'y aurait ainsi aucune amende plutôt que de passer tout ce temps à examiner le cas de chaque passager, ses documents de voyage, sa citoyenneté et de risquer d'avoir à payer ces amendes de \$1,000.

[Text]

When I was in New York, I of course, inquired at the U.S. Customs at Kennedy Airport about this and they stated that the week previous, B.O.A.C. had paid \$23,000.00 in fines. Any fines that Air Canada would pay, are of course, in effect out of the tax payer's pocket.

Could you tell me whether these are the facts which apply with regard to the United States?

**Mr. Stoner:** I would have to verify those facts, Mr. Beatty. But I would think the airline would have been fully aware of this when they made their arrangements for postclearance. There was a time, I am sure we all remember it, when travel documents were looked at. I suppose if they are looked at by customs officers or as you are turning in your ticket, there is not very much difference. But that is probably a matter between the airline and their clients.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** In this particular instance, if these figures are correct, B.O.A.C. had in that week paid \$23,000. That is 23 people that they had missed and they were caught in this particular trap. Do any of your officials here tonight know whether this regulation is, in fact, in effect?

**Mr. Stoner:** I think we could verify it. I think the fact that you make these claims would make it very easy to verify. If somebody has paid fines to that extent, it should not be very hard to run down. But we do not have that information.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Would your officials have any information about whether, since the termination of pre-clearance, Air Canada has been caught in this particular trap?

**Mr. Stoner:** We would have to inquire, sir.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Have the department or the government any intentions to hold discussions with the United States to ensure that a Canadian carrier such as Air Canada does not get caught in this particular trap?

**Mr. Stoner:** In the Minister's statement at his press conference on pre-clearance he indicated that when we sit down to talk with the United States on May 28 and subsequently we will discuss not only the question of the air agreement and new routes but the whole question of facilitation, including pre-clearance and anything else that can be done to facilitate and convenience the travel of the Canadian public.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** It is not just a matter of convenience and inconvenience but of whether or not Canadians are going to be forced to pay these exorbitant fines to the United States.

**Mr. Stoner:** That would fall under the same category, I am sure.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** So this will be taken up with the United States?

**Mr. Stoner:** It is a matter we will take up if it, in fact, exists.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Thank you very much. I have no more questions, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Fine. The next questioner is Mr. Kuntz.

[Interpretation]

Lorsque j'étais à New-York naturellement, je me suis renseigné aux douanes américaines de l'aéroport Kennedy à ce sujet et on m'a indiqué que la semaine précédente, la BOAC avait payé \$23,000 d'amende. En fait, toutes les amendes qu'Air Canada aurait à payer sortiraient directement de la poche des contribuables.

Est-ce que vous pouvez me dire si ceci s'applique dans le cas des États-Unis?

**M. Stoner:** Il me faudrait vérifier ces faits monsieur Beatty. Mais je pense que la compagnie de transport aérien était bien au courant de la situation lorsqu'ils ont fait leurs arrangements de pré-permis. Naturellement, il y a eu une époque où l'on examinait les documents de voyage, je suis sûr que nous nous en souvenons tous; mais je pense que si ce sont les agents des douanes qui font cet examen, ou s'il est fait au moment où vous donnez votre billet, que cela ne fait pas beaucoup de différence. Il s'agit là probablement d'une question à régler entre les compagnies aériennes et leurs clients.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Dans ce cas particulier, si les chiffres sont exacts, BOAC avait payé dans cette semaine particulière, \$23,000 d'amende. Donc, il y a 23 personnes qui étaient en cause et qui s'étaient fait prendre. Est-ce qu'il y a de vos fonctionnaires qui ce soir ici peuvent nous dire si ces règlements sont en fait appliqués?

**M. Stoner:** Je crois que nous pourrions le vérifier. Le fait que vous avez fait ces réclamations rend la vérification facile: si quelqu'un a payé une amende, on devrait facilement le trouver. Nous n'avons pas pour l'instant naturellement ces renseignements.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Est-ce que vos fonctionnaires sauraient si depuis qu'on ne fait plus cet examen pour le pré-permis, si Air Canada a été inculpé de cette façon?

**M. Stoner:** Il nous faudrait faire enquête, monsieur.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Est-ce que le ministère ou le gouvernement a l'intention de tenir des pourparlers avec les États-Unis pour s'assurer qu'un transporteur aérien comme Air Canada ne se fait pas attrapper de cette façon?

**M. Stoner:** Lors de la déclaration du ministre, lors de la conférence de presse au sujet de ces pré-permis, il a indiqué que lorsque nous ferons des pourparlers avec les États-Unis le 28 mai et par la suite nous ne parlerons pas seulement de l'accord sur les voies aériennes et les nouvelles voies aériennes mais de toute la question des améliorations des transports aériens, y compris cette question de pré-permis et tout ce qui peut favoriser et améliorer le voyage pour le public canadien.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Il ne s'agit pas de savoir s'il y a une amélioration mais de savoir si les Canadiens vont devoir payer aux États-Unis ces amendes exorbitantes.

**M. Stoner:** Ceci tomberait dans la même catégorie, j'en suis sûr.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Donc, on en discutera avec les États-Unis?

**M. Stoner:** Si les faits sont exacts, oui.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Merci beaucoup, je n'ai pas d'autres questions à poser, monsieur le président.

**Le président:** Très bien. La prochaine personne sur ma liste est M. Kuntz.



[Texte]

**Mr. Danson:** I have a point of order, Mr. Chairman. Several times during these proceedings Mr. Atkey and Mr. Stevens have made reference to the other members from Toronto not being present. They have been rude in their questioning and have made unfair remarks. They are new members here. They have not been around much and they certainly show it. But the fact is that a lot of people have an awful lot of things to do. I am sure that Mr. Atkey and Mr. Stevens are busy now in their own absence. But it is quite unseemly that they can finish their questioning and then get up and make remarks about others' absence. And they have never failed to do so.

**The Chairman:** Mr. Danson, the Chair has made note of the fact that the hockey game is a great attraction tonight and that many of the members absent are finding themselves in the proximity of a radio or a TV.

**Mr. Danson:** But that has never stopped them from criticizing other members for not being here when they were at legitimate meetings.

**The Chairman:** Well, that is a sad, small possibility.

**Mr. Danson:** I know you would never do a thing like that, Mr. Chairman.

**The Chairman:** You and I, Mr. Danson, would never have thought of that.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** It was a rather nebulous point of order. I think it should be pointed out that Mr. Stevens had two consecutive committee meetings but he had the good grace at least to attend this one, and he has gone off to the second one. It is not a matter of his attending any hockey game or of not being concerned with the matters here. He had other questions.

• 2140

**Mr. Danson:** Of course. I do not question that but he should not question other members. This is my fourth committee meeting today.

**The Chairman:** Order, gentlemen. One can really let their conscience be their guide and for their priorities they must answer to their constituents. Mr. Kuntz.

**Mr. Danson:** But I just do not think any member has the right to criticize another member.

**The Chairman:** We all recognize that you and others are political animals, Mr. Danson, including the chairman. Mr. Kuntz.

**Mr. Danson:** It would take one to recognize one, Mr. Chairman.

**Mr. Kuntz:** I would like to ask Mr. Stoner first of all about the Parking Airstrip located in the Northern Yukon on Eagle Plains. Does this come under the control of the Department of Transport?

**Mr. Stoner:** We can check that point.

**Mr. Kuntz:** Actually my question pertains to this airport if it does come under their control.

Maybe if I ask another question I can help you on this. In the past this airstrip has been operated and maintained by Chevron Oil and I was of the understanding it was under an agreement with the Department of Transport. Am I correct in this assumption?

**Mr. Fleming:** Mr. Chairman' I have no record of such a strip.

[Interprétation]

**M. Danson:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Plusieurs fois au cours de cette procédure M. Atkey et M. Stevens ont indiqué que ces autres députés de Toronto n'étaient pas présents. Dans leurs questions, ils se sont montrés fort peu polis et injustes. Ce sont les nouveaux députés naturellement et ci se voit mais il ne faut pas oublier que bien des gens ont invoqué à bien des affaires. Je suis sûr que M. Atkey et M. Stevens sont fort occupés en ce moment ou ils sont absents. Mais il n'est pas convenable qu'après avoir posé leurs questions, ils fassent des remarques au sujet de l'absence d'autres députés; et c'est ce qu'ils n'ont jamais manqué de faire.

**Le président:** Monsieur Danson, le président sait que la joute de hockey intéresse bien des gens et que beaucoup de députés qui ne sont pas là sont à proximité d'un poste de radio ou de télévision.

**M. Danson:** Mais cela ne les empêche pas de critiquer d'autres députés qui sont absents et qui assistent à des réunions fort légitimement.

**Le président:** C'est dommage, mais ceci peut se produire quelques fois.

**M. Danson:** Je sais que vous ne feriez jamais cela monsieur le président.

**Le président:** Vous et moi, monsieur Danson, nous n'aurions jamais songé à procéder ainsi.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** C'était un rappel au règlement plutôt nébuleux. Je crois qu'il faut faire remarquer que M. Stevens a dû assister à deux réunions de comité consécutives et il a eu la bonne grâce tout au moins d'assister à celui-ci et il était absent de l'autre. Ce n'est pas qu'il assistait à une joute de hockey ou qu'ils ne s'intéressait pas aux questions soulevées ici.

**M. Danson:** Naturellement. Je ne mets pas ceci en doute mais il devrait pas mettre en doute l'attitude d'autres députés. C'est ma quatrième séance de comité aujourd'hui.

**Le président:** A l'ordre messieurs. C'est leur conscience qui doit les guider et c'est d'après leurs électeurs qu'ils doivent établir leurs priorités. Monsieur Kuntz vous avez la parole.

**M. Danson:** Mais je ne crois pas qu'un député ait droit d'en critiquer un autre.

**Le président:** Je sais que vous et d'autres personnes vous avez l'habitude de la politique monsieur Danson, y compris le président. Monsieur Kuntz vous avez la parole.

**M. Danson:** Il faudrait quelqu'un pour vous donner la parole monsieur le président.

**M. Kuntz:** J'aimerais demander tout d'abord à M. Stoner au sujet de cette piste d'aéroport servant de stationnement qui se trouve dans le nord du Yukon à Eagle Plains. Est-ce que ceci ne relève pas du ministère des Transports?

**M. Stoner:** Nous pouvons le vérifier.

**M. Kuntz:** En fait j'aimerais savoir si cet aéroport dépend de ce ministère.

En vous posant une autre question peut-être que je pourrais vous aider. Dans le passé cette piste a été administrée et maintenue par *Chevron Oil*; j'ai cru comprendre que c'était avec l'accord du ministère des Transports. Est-ce vrai?

**M. Fleming:** Monsieur le président, je n'ai rien au sujet de cette piste.

[Text]

**Mr. Kuntz:** I can guarantee there is such a strip.

**Mr. Fleming:** Indeed there are strips of course of which we have no record. Presumably this is a private strip. I have an up to date and what we believe to be a complete record of all strips in Canada, some 1700. There is no record of this strip being here. It could be that it is an airdrome as opposed to an airport. In other words it is not licensed and is being operated by some private operator for his own purposes.

**Mr. Kuntz:** I could be incorrect in this and I would like you to find this out for me: my understanding is that this is a government strip and it is being operated by Chevron Oil under an agreement with the Department of Transport. In view of the fact that this strip is very important, especially to the exploration industry, what is the length of time on this agreement? I know for a fact that Chevron Oil have moved their seismic operations out of this area due to a lack of success and I believe they are planning on moving their production operations out of this area. The thing that concerns me is that when Chevron move out of here and if there is an agreement, will this agreement be then nullified? Will this airport revert to its original?—? In other words it was a kind of a backwoods airport and Chevron took it over, put lights on it and made quite a strip that was very useful to the oil people. I am concerned about this strip and it appears that Chevron are leaving the area.

**The Chairman:** Perhaps the department could inform the Committee so the answers to the questions Mr. Kuntz raised can be put into the Committee record.

**Mr. Guay (St-Boniface):** Mr. Chairman, on that particular point: I would like the member to repeat the location and the name of the place once again for the sake of the record so that we can make sure what he is making reference to; then we can get him the appropriate answer. Will you repeat it?

**Mr. Kuntz:** It is called the Parking Airstrip and it is in the northern Yukon just inside the Arctic Circle on what is commonly called the Eagle Plains. The Eagle Plains run for 200 to 300 miles in this area north of this. My concern about the airport is this: is there actually a working agreement with Chevron Oil? What is the wording on this agreement and for what length of time? In other words, how many years are they bound to maintain this strip? When they find due to a lack of success in the area that they are no longer interested in this area and if there is an agreement, is the agreement then nullified? In other words, small contractors who have been dependent on this strip could be left holding the ball. Do I make myself clear?

**Mr. Guay (St. Boniface):** Good point.

**Mr. Stoner:** We will endeavour to provide you with that answer.

• 2145

**The Chairman:** Mr. Mazankowski is the next questioner on my list, and then Mr. Danson.

Mr. Mazankowski, if you and Mr. Danson would both look at the clock now and by gentlemen's agreement split the remaining time, the Chair would appreciate it.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I was interested in the comments made by Mr. Nielsen. I, too, share the concern about development of navigational aids for northern air transportation. He made particular reference to the matter of the electronic locator transmitter—the ELT.

Mr. Stoner, in your reply you indicated that there has been a considerable amount of study and research going into this in an attempt to devise the most effective type of unit, or acquire the most effective type of unit for this particular purpose. I wonder if you could tell me whether you are working with any Canadian suppliers in this particular regard. What type of unit are you looking for?

[Interpretation]

**M. Kuntz:** Je puis vous garantir qu'il y a une telle piste.

**M. Fleming:** Naturellement, il y a des pistes dont je n'ai aucune indication dans mes dossiers; peut-être s'agit-il d'une piste privée, j'ai un état que je crois complet de toutes les pistes au Canada il y en a quelques 1,700. Cependant je ne vois pas cette piste en particulier. Il s'agit peut-être d'un aérodrome plutôt que d'un aéroport en d'autres termes, il n'y a peut-être pas de permis et elle est peut-être administrée par un exploitant privé.

**M. Kuntz:** Je puis me tromper et j'aimerais que vous me le disiez mais je crois comprendre qu'il s'agit d'une piste gouvernementale et qu'elle est administrée par Chevron Oil en vertu d'un accord avec le ministère des Transports. Du fait que cette piste revêt une très grande importance en ce qui concerne l'industrie de la prospection, quelle serait la durée de cet accord? Je sais que Chevron Oil a eu à déménager ses opérations sismiques de cet endroit vu le manque de résultats et je crois que cette compagnie a aussi l'intention de déménager son exploitation. Ce qui m'inquiète c'est que lorsque Chevron Oil déménagera et au cas où il aurait un accord, c'est de savoir si cet accord sera nul alors. Est-ce que cet aéroport retournera à sa destination d'origine, en d'autres termes qu'il redeviendra un aéroport tout à fait secondaire ce qu'il était avant que Chevron Oil le prenne en main et y mette des lumières et en fasse une bonne piste très utile à ceux qui travaillent dans le domaine du pétrole. Voilà ce qui m'inquiète.

**Le président:** Peut-être que le ministère pourrait donner des renseignements au Comité afin que la réponse aux questions de M. Kuntz puisse être consignée au procès-verbal.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, j'aimerais que le député nous dise à nouveau quel était l'endroit et le nom de cet endroit afin que ce soit consigné au procès-verbal afin que nous sachions exactement de quoi il s'agit puis nous pourrions lui fournir la réponse appropriée. Voulez-vous bien répéter?

**M. Kuntz:** Il s'agit du parking Airstrip et ceci se trouve dans le nord du Yukon juste à l'intérieur du cercle arctique lieu que l'on appelle d'habitude Eagle Plains. Eagle Plains s'étend de 200 à 300 milles vers le nord dans cette zone. Ce qui m'inquiète c'est de savoir s'il y a actuellement un accord en cours avec Chevron Oil? Quel est le libellé de cet accord et quelle est sa durée? En d'autres termes, pour combien d'années cette compagnie est-elle tenue de maintenir cette piste? Au cas où cette compagnie ne trouve plus intéressant de s'occuper de cet endroit est-ce qu'alors l'accord devient nul? En d'autres termes, il se pourrait fort que les petits entrepreneurs qui dépendaient de cette piste se trouveraient lésés? Est-ce que c'est clair?

**M. Guay (Saint-Boniface):** C'est très pertinent.

**M. Stoner:** Nous allons essayer d'obtenir la réponse.

**Le président:** M. Mazankowski est le suivant sur ma liste suivi par M. Danson.

Messieurs je vous demanderais de bien vouloir vous partager le temps qu'il nous reste.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je m'intéresse à ce que M. Nielsen vient de dire au sujet de la mise au point des dispositifs de navigation aérienne pour le transport aérien dans le Nord. Il a parlé plus particulièrement des radios localisateurs électroniques.

Dans votre réponse, monsieur Stoner, vous avez indiqué que beaucoup de travail était consacré à la mise sur point de dispositifs aussi efficaces que possible et son achat éventuel. J'aimerais savoir si vous avez contacté des fournisseurs canadiens à ce sujet. Quels types de dispositifs cherchez-vous exactement?



## [Texte]

I understand that in the past the locator beacons that have been installed have operated with varying degrees of success. Some, I understand, have been energized on rough landings but not on crash landings, and have caused frequent searches which have been costly and have not really provided the reason for being, in other words. Could you enlighten the Committee as to just how far you have advanced in the acquisition of an adequate transmitter beacon?

**Mr. Stoner:** On the first question, Mr. Mazankowski, we have been working with Canadian suppliers to determine whether these can be made available from Canadian sources. I will ask Mr. McLeish to speak to the second point. It is beyond my capabilities in technical terms. He can give you a precise answer on it.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. McLeish.

**Mr. McLeish:** Thank you, Mr. Chairman. We have a task force with representatives from, I believe, nine different departments. It is a rather complex issue to ensure that we develop a piece of equipment which will be the most economical for the operators to purchase, the most effective one for its purpose to enable a downed aircraft to be found, and at the same time to provide the greatest opportunity for the Department of Industry, Trade and Commerce to inject assistance into Canadian secondary industry. Also, we must look at the problems where some units may have to be purchased from south of the border, to see that the appropriate arrangements are made respecting excise duties.

At the present time our task force has completed all its work with the exception of two points, one point being the final selection of a battery which will operate at very low temperatures of the order of 40 degrees to 60 degrees below zero, and would provide a capability of operating up to 100 hours without having to be activated by the aircraft's electrical system. In other words, it would not have to be charged by the aircraft's electrical system.

We believe we have located a Canadian company which, with its affiliations in the United States, feels that it can meet the demand that will be made for this particular type of battery. We expect the units themselves to be produced by two Canadian companies.

**Mr. Mazankowski:** Are you looking at a beacon which has been referred to as the Birkett beacon?

**Mr. McLeish:** I am not familiar with that.

**Mr. Mazankowski:** It is a unit with a self-contained power unit, and it can be activated by a predetermined setting prior to takeoff. It is not activated simply by a crash or a rough landing. For example, if a pilot has a flight plan of three or four hours, this unit is set for the suggested length of time, and if the plane is late in arriving at its destination, an hour later the beacon would be activated automatically.

• 2150

It seems to have all the qualities which you are looking for and I believe there is a firm in Rexdale, Ontario, that is interested in providing this particular piece of equipment. I presume they have been in contact with the Department of Transport. If so, what reaction has the department had to their type of proposal?

Not being a technician in this field, I must confess that my experience is somewhat limited, but in my cursory examination of the beacon, I believe it could be an effective mechanism. We all tend to be nationalistic these days; the fact that it could be supplied by a Canadian firm is worth considering.

## [Interprétation]

Les localisateurs utilisés par le passé et d'après ce que je comprends donnaient des résultats plus ou moins bons. Certains notamment ont émis des signalements lors d'atterrissage difficiles mais non pas lorsque des avions se sont écrasés, ce qui a provoqué des recherches coûteuses qui ne se sont guère justifiées. Pourriez-vous nous dire où vous en êtes actuellement en ce qui concerne l'achat d'un dispositif transmetteur efficace?

**M. Stoner:** Pour répondre à votre question, monsieur Mazankowski, nous avons contacté des fournisseurs canadiens afin de déterminer si on peut en obtenir de fabrication canadienne. Je demanderais à M. McLeish de répondre à votre deuxième question, car elle dépasse mes compétences techniques.

**Le président:** Je vous en prie M. McLeish.

**M. McLeish:** Je vous remercie monsieur le président. Nous avons un groupe de travail composé de représentants de 9 différents ministères. Notre tâche est de mettre au point un dispositif aussi économique que possible du point de vue de l'achat tout en assurant la meilleure efficacité possible en ce qui concerne le repérage d'un avion qui s'est écrasé et en même temps de permettre au ministère de l'Industrie et du Commerce d'aider l'industrie secondaire du Canada. Par ailleurs, si certaines pièces doivent être achetées aux États-Unis, et il faudra régler le problème des droits d'accises.

Le groupe de travail a terminé sa tâche à l'exception de deux points, d'une part le choix de la pile qui doit pouvoir fonctionner lors de très basses températures, notamment de 40 à 60 degrés sous zéro et qui serait capable de fonctionner jusqu'à 100 heures sans être branchée sur le système électrique de l'avion.

Nous croyons avoir trouvé une société canadienne qui grâce à son association avec une société américaine est à même de fournir les piles conformes au cahier de charge. Donc ces piles devraient être fabriquées par deux sociétés canadiennes.

**M. Mazankowski:** Est-ce que vous avez examiné le localisateur Birkett?

**M. McLeish:** Je ne suis pas au courant.

**M. Mazankowski:** Il s'agit d'un dispositif à pile autonome mis en marche au moment du décollage. Les signaux sont émis en cas de mauvais atterrissage ou lorsque l'appareil s'écrase. Par exemple, si un pilote prévoit 3 ou 4 heures de vol, le dispositif est fixé pour le temps prévu et si l'appareil est en retard sur l'horaire, le localisateur est mis en marche automatiquement une heure plus tard.

Ces dispositifs semblent donc présenter toutes les qualités requises et c'est la société Rexdale de l'Ontario qui pourrait le fournir. Je suppose que cette société a contacté le ministère du transport et j'aimerais savoir ce que le ministère en pense?

N'étant pas technicien moi-même, mon expérience est plutôt limitée mais d'après ce que j'ai pu voir de ce dispositif, je pense qu'il peut être efficace. Nous avons tous tendance à être nationaliste de nos jours; aussi bien le fait que ce dispositif peut être éventuellement fourni par une société canadienne devrait retenir notre attention.

[Text]

In the past, has there been a number of false alarms caused by the ELTs which have set off expensive searches for not-downed aircraft?

**Mr. McLeish:** There have been false alarms. I cannot state whether or not expensive searches have been conducted as a result.

I think in most instances it has been possible to call off the search and to identify that it was a false alarm, but I would have to check that out.

**Mr. Mazankowski:** The type of beacon that Mr. Hartwell was carrying, how would it shape up to what you are really looking at?

**Mr. McLeish:** It does not shape up. It is no longer manufactured. The manufacturer has gone out of production.

**Mr. Mazankowski:** You would say that it was an inadequate piece of equipment for the purpose for which it was used?

**Mr. McLeish:** For the specification that we expect will be released, that is so.

**Mr. Mazankowski:** The present ELTs that you have had experience with and that are commonly used in aircraft, what duration of time are they reliable for?

**Mr. McLeish:** There are some units that are quite expensive and quite bulky that will meet the endurance we are demanding. But we are extremely optimistic about our recent contacts with battery manufacturers; a new lithium type battery will be in production and available at moderate costs which will meet the endurance and power requirements next year.

**Mr. Mazankowski:** I referred to the Birkett locator. To your knowledge, this particular piece of equipment has not been examined by your department. Is that correct?

**Mr. McLeish:** Personally I am not familiar with the Birkett, and I was just checking with one of my colleagues to see if he—no, I would like to look into this, and make the appropriate report to you, Mr. Mazankowski. Could I make sure that the spelling is correct, please?

**Mr. Mazankowski:** B-i-r-k-e-t-t, and I believe the company which is interested in pursuing this is the Garret Manufacturing Company Limited.

**Mr. McLeish:** Oh, yes, I am quite familiar with Garret. I presume it is one of the developments of the series with which we are quite familiar. I am sorry; I may not have recognized the trade name, but I am familiar with all the Garret equipment.

**Mr. Mazankowski:** Fine. Could you give the Committee some indication as to what price range, a ball-park figure, as to the kind of equipment you want to obtain?

**Mr. McLeish:** This is a difficult point to deal with. In our talks with two Canadian manufacturers, where we discussed production lots of 5,000 to 10,000 units, in accordance with the specifications that we think will be adopted, it looks as though it would be running in the order of \$200 plus or minus \$50.

**Mr. Mazankowski:** I see.

• 2155

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, I think you are a private licensed airplane owner. If you are through your questioning...

**Mr. Mazankowski:** No, Mr. Chairman, I am not through. You have been allowing 15, 16 and 17 minutes to all the other hon. members and perhaps I might be able to squeeze in eight or nine.

[Interpretation]

Est-ce que c'est arrivé dans le passé que des dispositifs de repérage aient été déclenchés inutilement suscitant ainsi des recherches coûteuses et inutiles?

**M. McLeish:** Il y a eu des fausses alertes, mais je ne pourrais vous dire si elles ont été suivies de recherches ou non.

Je pense que dans la plupart des cas, il y a moyen de déterminer s'il s'agit d'une fausse alerte ou non mais je devrais vérifier pour plus d'assurance.

**M. Mazankowski:** Le dispositif que M. Hartwell avait sur lui, comment se compare-t-il avec celui que vous avez à l'esprit?

**M. McLeish:** Il ne répond pas aux normes prévues et sa fabrication a été abandonnée.

**M. Mazankowski:** Donc, il s'agissait bien d'un dispositif dont les caractéristiques ne répondaient pas au but pour lequel il était censé être utilisé?

**M. McLeish:** Il ne répond pas aux spécifications que nous avons publiées récemment.

**M. Mazankowski:** Quelle est la durée de vie des dispositifs actuellement utilisées dans les avions?

**M. McLeish:** Certains dispositifs fort coûteux et de grande dimension présentent les caractéristiques que nous exigeons. Mais nos récents contacts avec les fabricants de piles sont fort encourageants. En effet, un nouveau type de piles au lithium sera mis en fabrication prochainement à un coût modéré et répondra aux caractéristiques de puissance et de durée.

**M. Mazankowski:** J'ai mentionné le localisateur Birkett. A votre connaissance, ce dispositif n'a pas encore été examiné par votre ministère.

**M. McLeish:** Personnellement, je ne connais pas ce dispositif. Mais je vais vérifier la chose et je vous tiendrai au courant monsieur Mazankowski. Si vous voulez bien me répéter l'orthographe du mot?

**M. Mazankowski:** Le mot s'écrit B-i-r-k-e-t-t, et la société en question est la Garret Manufacturing Company Limited.

**M. McLeish:** Je la connais. Dans ce cas, je dois connaître le dispositif car je connais toute la gamme fabriquée par cette société; c'est le nom de la marque sans doute qui ne me disait rien.

**M. Mazankowski:** Pourriez-vous nous donner une idée du prix que vous êtes disposés à payer pour ce dispositif?

**M. McLeish:** Voilà une question difficile. Lors de nos discussions avec deux fabricants canadiens, il avait été question de séries de 5 à 10,000 pièces et d'après nos spécifications, le prix sera vraisemblablement de l'ordre de \$200 avec une marge de \$50 en plus ou en moins.

**M. Mazankowski:** Je comprends.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, vous êtes vous-même pilote d'avion. Si vous avez terminé vos questions...

**M. Mazankowski:** Non, je n'ai pas encore terminé monsieur le président. Les autres députés ont parlé 15, 16 et 17 minutes, dont je ne vois pas pourquoi je ne pourrais pas parler huit ou neuf.



[Texte]

**The Chairman:** Well, one more question.

**Mr. Mazankowski:** I have a question that I think concerns the...

**The Chairman:** You actually have not used 10, but I wanted to save Mr. Danson at least six.

**Mr. Mazankowski:** I have one more question which I think might be of interest to all Canadians. It pertains to the National Capital. I see on page 27-32 of the estimates that you are going to spend some money at the Ottawa International Airport. Is any consideration being given towards the establishment of passenger-loading bridges at the Ottawa International Airport, or is the airport of such a configuration that it precludes the establishment of passenger-loading bridges?

**The Chairman:** The Chair appreciates your question, Mr. Mazankowski.

**Mr. Winsor:** Mr. Chairman, that is in the future; we hope to have a start on it next year.

**Mr. Mazankowski:** Next year?

**Mr. Winsor:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** How many bridges are you looking at?

**Mr. Winsor:** I cannot give you the exact number, but they will satisfy the demand, I hope.

**Mr. Mazankowski:** It is not included in this year's current estimates.

**Mr. Winsor:** No.

**Mr. Mazankowski:** It is encouraging to note that at last the nation's capital will have passenger-loading facilities that will match those of other cities throughout the country. Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Danson.

**Mr. Kuntz:** Mr. Chairman, could I interject on a point of information? There is another point here.

**The Chairman:** That is the sole purpose of this meeting: a point of information. Make it very brief.

**Mr. Kuntz:** I would like to clarify one thing here. I might have used "parking"; I should have said "Parkin". I should have spelt this out before. The Dempster Highway will pass within a mile and a half of this airstrip. If you know the Dempster, you take off 18 miles east of Dawson City up to the Ogilvie River, and from the Ogilvie River it would be approximately 100 miles up the Dempster. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I am sure the Department of Transport will endeavour to locate the airstrip you are referring to. Mr. Danson.

**Mr. Danson:** Thank you, Mr. Chairman. I will try to be as brief as Mr. Mazankowski. I will ask my questions quickly.

**Mr. Stoner:** I understand that the cost to the airlines per square foot in Toronto 2 is greater than in Terminal 1. Am I correct in that assumption?

**Mr. Stoner:** I will have to ask Mr. Winsor on that.

**Mr. Winsor:** Yes, that is correct.

**Mr. Danson:** This would appear to be a subsidy to the other carriers using Terminal 1. Could that cost be averaged in the whole facility?

[Interprétation]

**Le président:** Une dernière question alors.

**M. Mazankowski:** Ma question concerne...

**Le président:** Vous n'avez pas encore parlé 10 minutes mais je voulais laisser six minutes au moins à M. Danson.

**M. Mazankowski:** J'ai une question qui va intéresser tous les Canadiens. Elle touche notamment à la capitale nationale. Je vois à la page 27-32 des prévisions budgétaires que vous allez dépenser de l'argent pour l'Aéroport international d'Ottawa. A-t-on envisagé la possibilité d'installer des tunnels d'embarquement pour passagers à l'Aéroport d'Ottawa?

**Le président:** Excellente question, monsieur Mazankowski.

**M. Winsor:** Nous espérons commencer l'an prochain.

**M. Mazankowski:** L'an prochain.

**M. Winsor:** Oui.

**M. Mazankowski:** Combien de tunnels comptez-vous installer?

**M. Winsor:** Je ne puis vous donner un chiffre exact, mais j'espère qu'il y en aura assez.

**M. Mazankowski:** Ce n'est pas prévu dans les prévisions budgétaires de cette année.

**M. Winsor:** Non.

**M. Mazankowski:** Je suis heureux de constater que la capitale nationale aura des installations d'embarquement pour les passagers comparables aux autres aéroports du pays. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Danson.

**M. Kuntz:** Puis-je demander un renseignement, monsieur le président?

**Le président:** D'accord, mais soyez bref.

**M. Kuntz:** Je voudrais avoir un mot d'explication au sujet du parking. La route de Dempster passera à un mille et demi de cette piste d'atterrissage. Si vous connaissez la région, vous savez qu'on décolle 18 milles à l'est de Dawson, en se dirigeant ensuite sur la Rivière Ogilvie et de là, il reste 100 milles jusqu'à Dempster. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Le ministère des Transports essaiera certainement de localiser la piste que vous venez de mentionner. Monsieur Danson, c'est à vous.

**M. Danson:** Je vous remercie, monsieur le président. Je vais essayer d'être aussi bref que M. Mazankowski.

Est-ce exact que les compagnies aériennes payent davantage par pied carré dans l'aéroport Toronto n° 2 que dans le n° 1?

**M. Stoner:** Je demanderais à M. Winsor de vous répondre.

**M. Winsor:** Oui, c'est exact.

**M. Danson:** Cela revient à accorder une subvention aux sociétés qui utilisent l'aéroport n° 1. Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen d'étaler ce coût?

## [Text]

**Mr. Stoner:** I suspect part of the problem is that the contracts at Terminal 1 were let for a certain number of years; when they come up for renewal I expect that they will be up considerably too. Based on your principle of averaging and looking at it when they all come up for renewal would be a sensible one.

**Mr. Danson:** Thank you very much. I have only a few more points. I would like to have your assurance, Mr. Stoner, that the highest possible priority would be given to the upgrading of the facilities at Terminal 2 so that the shake-down period is as short as possible and the passenger efficiency and convenience is of the highest order in as short a time as possible. Could we have that assurance?

**Mr. Stoner:** Yes, sir. After a reasonable shake-down period it is the intention that we would have a look then at the existing facilities to see if anything could be done by way of improvement involving expenditures or even construction. This will be undertaken.

**Mr. Danson:** All right, thank you. I would also like to ask for assurance on the same high priority on the bilateral negotiations which will ultimately result in the reinstitution of preclearance for Toronto passengers.

**Mr. Stoner:** I think the government's action has given it the highest priority with the United States. It has been certainly a high priority in our minds. The next meeting is on May 28. We would hope that an agreement could be concluded this year or early next year.

**Mr. Danson:** When does the preclearance cease at Terminal 1.

**Mr. Stoner:** The three-month period was extended subject to some general agreement being reached on the bilateral and the preclearance on a non-discriminatory basis.

• 2200

**Mr. Danson:** Would it take very long then to provide the facilities in terminal 2? They speak about leaving these facilities out and the immense cost, but the facilities that exist in terminal 1 are really not very sophisticated.

**Mr. Stoner:** I think if there was a will on the part of the United States authorities to properly carry out free clearance in Canada on a nondiscriminatory basis we would do everything in our power to move as quickly as we could to bring this in at terminal 2.

**Mr. Danson:** My last question is on a completely different subject but I am interested in being brought up to date.

The Canadian Transport Commission in 1970 published a report on a transportation corridor between Toronto and Montreal and ultimately Windsor and Quebec City. Is this a consideration in the current thinking and planning of the Department of Transport?

**Mr. Stoner:** Yes, it certainly is very much a part of our thinking and planning. It is being looked at in terms of all the relationships between STOL, for example, the applicability of STOL after it is tested, and some of the results of this finding on the surface mode.

**Mr. Danson:** Incidentally, on the testing of the surface mode the Province of Ontario have given a contract at Krauss-Maffei Munich, which is for this magnetic levitation vehicle. Is this one of the modes being considered?

**Mr. Stoner:** Certainly there have been discussions with the Province of Ontario. The man who was principally involved in the work on that project for the government of Ontario is now working with the federal government as the head of our transportation development agency, and certainly he has brought with him a good deal of knowledge and background on that subject.

## [Interpretation]

**M. Stoner:** Le problème c'est que les contrats à l'aéroport n° 1 ont été conclus pour un certain nombre d'années, mais lorsqu'ils seront renouvelés les prix augmenteront certainement. Je pense que c'est au moment du renouvellement du contrat que la question sera examinée de façon à ce que les charges soient les mêmes partout.

**M. Danson:** Je vous remercie. Il ne me reste que quelques questions. Pouvez-vous m'assurer, monsieur Stoner, que l'on accorde la toute première priorité à l'amélioration des installations de l'aéroport n° 2 de façon à ce que la période de rodage soit aussi courte que possible afin d'assurer le maximum de confort aux passagers?

**M. Stoner:** Certainement. Après une période de rodage raisonnable, nous allons examiner les installations existantes en vue de déterminer les améliorations à apporter.

**M. Danson:** Je vous remercie. Pourriez-vous également m'assurer qu'une autre priorité sera accordée à la question de la reprise des négociations bilatérales en vue de la réinstitution d'un contrôle de douane préalable pour les passagers de Toronto?

**M. Stoner:** Je pense que le gouvernement a déjà accordé une autre priorité à cette question dans ses négociations avec les États-Unis. La prochaine réunion est prévue pour le 28 mai. Nous espérons pouvoir conclure un accord cette année ou au début de l'an prochain.

**M. Danson:** Quand est-ce que le contrôle préalable sera interrompu à l'aéroport n° 1?

**M. Stoner:** La période de trois mois a été prorogée sous réserve de la conclusion d'un accord bilatéral non discriminatoire concernant le contrôle préalable.

**M. Danson:** Est-ce qu'il faut beaucoup de temps pour terminer les installations de l'aéroport n° 2? Il est question de laisser tomber en raison des coûts très élevés. Mais il me semble que les installations existantes à l'aéroport n° 1 ne sont pas tellement élaborées.

**M. Stoner:** Je crois que si les autorités des États-Unis étaient d'accord pour assurer le contrôle des douanes préalables au Canada de façon non-discriminatoire nous ferions tout ce qui est en notre pouvoir pour assurer ce service dès que possible à l'aéroport numéro 2.

**M. Danson:** Ma dernière question se rapporte à un tout autre sujet.

En 1970, la Commission canadienne des transports a publié un rapport sur un corridor de transport volant Toronto à Montréal et éventuellement allant jusqu'à Windsor et Québec. Est-ce que cette question est actuellement à l'étude au ministère des Transports?

**M. Stoner:** Oui, c'est une question à laquelle nous réfléchissons et qui se rapporte instamment à l'utilisation éventuelle du procédé ADAC lorsque celui-ci aura été mis à l'épreuve.

**M. Danson:** A ce propos, la province de l'Ontario a conclu un accord avec la Société Krauss-Maffei de Munich pour la fourniture d'un véhicule à lévitation magnétique. Est-ce que c'est une technique que vous envisagez?

**M. Stoner:** La question a été débattue par le gouvernement de l'Ontario. Le fonctionnaire du gouvernement de l'Ontario qui s'est occupé de cette question occupe actuellement les fonctions de Chef de l'Agence fédérale du développement du transport, et cette personne est, bien entendu, parfaitement au courant du sujet.



[Texte]

**Mr. Danson:** Is there any federal-provincial co-ordination on this, or technical exchange?

**Mr. Stoner:** I think the technical exchange in a sense would come by having Mr. Armstrong, but beyond that there is a good deal of consultation and there have been approaches between federal and provincial ministers and officials on this subject.

**Mr. Danson:** Thank you very much, Mr. Stoner.

Mr. Chairman, I hope you do not mind if I conclude my questioning early.

**The Chairman:** The Chair appreciates that. It has had some indication from Mr. Mazankowski that he would like to squeeze in another question before we adjourn at 10 o'clock.

**Mr. Mazankowski:** There seems to be some shuffling around of the members here, Mr. Chairman, so I will try to fill in the time.

Mr. Stoner, is it true that the Department of Transport is presently considering the establishment of a fifth car rental agency in all the international airports? I understand that traditionally there have been four car rental agencies provided for at all our international airports. Is it true that consideration is being given to allocating a provision for another car rental agency?

**Mr. Stoner:** We are not formally considering an application at this stage but we are aware that there is a fifth car rental agency actively considering making an application, and there has been a good deal of preliminary examination on this. But to my knowledge we do not have a formal application at this stage. There are certain conditions that they are required to meet and I suppose when they meet those they are then in a position to apply.

**Mr. Mazankowski:** In other words the Department is open so far as examination and consideration of another application is concerned. It is not firm policy that you have four or five or six...

**Mr. Stoner:** There are certain criteria that do not relate specifically to numbers and I think these are also being re-examined at the present time.

**Mr. Mazankowski:** There is some concern about the fact that it is a fairly competitive field at the present time and that the allowance of another agency may just water it down to the point where it may deteriorate the kind of service that we have been accustomed to having at these international airports.

**Mr. Stoner:** These points have been made to the Minister, sir.

**Mr. Mazankowski:** I have one more question with respect to northern air navigation and the welcomed announcement of \$3.7 or \$3.8 million being spent on VOR and DME equipment in northern Canada. I understand that this is presently under way. Can you give some indication when you anticipate this network being completed?

**Mr. Stoner:** I might ask Mr. McLeish or Mr. Fleming to give a reply on the timing of this.

• 2205

**Mr. McLeish:** Thank you, Mr. Chairman. I find that a bit difficult to answer because completing a network seems to be a never-ending procedure. The demand seems to go up as quickly as we settle current demands. However, with respect to that program, it is proceeding in this fiscal year and will be carried on next year. It always depends in the North to a great extent upon the weather conditions and what we can accomplish with the appropriate kinds of weather.

[Interprétation]

**M. Dawson:** Y a-t-il une coopération fédérale-provinciale dans ce domaine et existe-t-il des échanges techniques?

**M. Stoner:** Les échanges techniques devraient être assurés par M. Armstrong et un autre, il y a de nombreuses consultations dont le ministre et fonctionnaires fédéral et provinciaux à ce sujet.

**M. Danson:** Je vous remercie, monsieur Stoner.

Monsieur le président, j'espère que vous ne voyez pas d'inconvénient à ce que je n'utilise pas tout mon temps de parole.

**Le président:** Bien au contraire. M. Mazankowski me signale qu'il aimerait poser encore une dernière question avant que la séance ne soit levée à 10 h.

**M. Mazankowski:** Comme les députés sortent et rentrent, monsieur le président, je vais poser encore une question.

Est-ce exact, monsieur Stoner, que le ministère des Transports envisage d'établir une cinquième agence de location de voitures dans tous les aéroports internationaux? Jusqu'à présent il y avait quatre agences de location de voitures dans les aéroports?

**M. Stoner:** Nous n'avons pas encore étudié officiellement une demande de ce genre, mais nous savons qu'une cinquième agence de location compte introduire une demande et nous avons étudié ce dossier. Mais aucune demande officielle n'a été introduite jusqu'à présent. Certaines conditions doivent être remplies et je suppose que lorsqu'elles le seront, la demande sera soumise.

**M. Mazankowski:** Donc, le ministère serait éventuellement disposé à examiner toute autre demande et il n'existe pas de politique quant au nombre total des agences.

**M. Stoner:** Nous sommes en train actuellement de réexaminer certains autres critères.

**M. Mazankowski:** C'est un domaine très concurrentiel et certaines personnes ont exprimé des craintes qu'en permettant à une cinquième agence de travailler dans les aéroports, la qualité du service risque de baisser.

**M. Stoner:** Ceci a déjà été signalé à l'attention du ministre.

**M. Mazankowski:** J'ai encore une question au sujet du transport aérien dans le Nord. Et notamment au sujet de \$3.7 millions et \$3.8 millions engagés pour l'achat d'équipement VOR ou DME pour le Nord du Canada. Quand ce réseau doit-il être terminé?

**M. Stoner:** Je demanderais à M. McLeish ou à M. Fleming de répondre à votre question.

**M. McLeish:** Je vous remercie, monsieur le président. Il m'est difficile de répondre à votre question, la construction d'un tel réseau INAUDIBLE. (Ruban usé.) En effet, des nouvelles demandes paraissent aussitôt que nous avons conclues des anciennes. Toutefois, en ce qui concerne le programme actuel, on y travaille au cours de l'exercice fiscal en cours et doit durer jusqu'à l'an prochain. Dans le Nord, tout dépend des conditions météorologiques.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** It occurs to me that a similar kind of network was proposed some two, three or four years ago, much along the same lines that we are going for now. What was the reason for abandoning it at that time?

**Mr. McLeish:** I do not believe it was abandoned. As a result of the intensive exploration activity that has taken place throughout the Arctic in the last two or three years, it was necessary to stop and reassess the entire program, and also to examine it from a long-term point of view because of the new types of navigational aids that we expect will become available in the foreseeable future, such as low-frequency area-type navigation aids. We wanted to be sure that, in laying out specific air routes, in fact these were compatible, and that the cost benefits were appropriate over the long term.

**Mr. Mazankowski:** It created quite a hazardous operation. I understand that the nondirectional beacon at Contwoyto Bay is not even provided for by the Ministry of Transport, but rather it is provided for by Pacific Western Airlines. To this very weak nondirectional beacon can, I suppose, be attributed, in many ways, the unfortunate incident involving the Hartwell case.

Is anything being done to alter the beacon at Contwoyto Bay, or will the presence of the new Navaid system that is going in eliminate the necessity of having that particular beacon?

**Mr. McLeish:** As a matter of fact, Mr. Chairman, we have found from our tests of the Contwoyto beacon, starting back in December—and we have continued to conduct additional tests more than we normally do for such a beacon—that it is producing at excellent range on the most accommodating days with respect to weather. It is 90 miles at ground level. We have had some 70 tests run for us by air carriers proceeding through that area, and they have all reported with a relatively small . . .

**Mr. Mazankowski:** Are those high-altitude or low-altitude aircraft?

**Mr. McLeish:** These are ranging from 5,000 to the upper altitudes. Secondly, we have examined the cost benefits of changing the power output of this from 400 kilowatts to 1,000. This has been programmed. It was programmed before the Hartwell accident, and it is our intention to go through with this. We are also studying the feasibility of a radio station at that location.

**Mr. Mazankowski:** Is it owned by Pacific Western Airlines?

**Mr. McLeish:** We pay Pacific Western Airlines each year to operate that on our behalf.

**Mr. Mazankowski:** Under your specifications.

**Mr. McLeish:** That is right.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Perhaps I could have the attention of the Committee for a minute. We have enjoyed a very co-operative two hours. We seem to have digested quite a lot with regard to the air transport program. I wonder if the Committee would be agreeable to passing the votes on this particular subject matter.

The Chair is a little concerned. We have not passed one vote yet in the Department of Transport Estimates. The department has been very co-operative and the Minister has been very co-operative. He has been here a great deal. I wonder if it might be the wishes of the Committee to pass Vote L30, the payments into the Airport Revolving Fund of \$157,596,000.

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** Un réseau de ce genre avait déjà été proposé il y a 3 ou 4 ans; pourquoi l'a-t-on abandonné à l'époque?

**M. McLeish:** Il n'a pas été abandonné mais en raison de l'expansion intensive effectuée dans l'Arctique il y a deux ou trois ans, le programme a dû être réexaminé de fond en comble de façon à étudier les besoins à long terme en ce qui concerne les dispositifs de navigation qui seraient fabriqués à l'avenir, et notamment les dispositifs à base fréquence. Nous voulions nous assurer que nos couloirs aériens seraient compatibles avec ce dispositif et également qu'ils seraient rentables à long terme.

**M. Mazankowski:** Cela a suscité bien des dangers. Le dispositif de signalisation non orientable de Contwoyto Bay n'a pas été mis en place par le ministère des Transports mais bien par la Pacific Western Airlines. Je pense que le malheureux accident de M. Hartwell est en grande partie imputable à la mauvaise qualité de cette installation.

Est-ce qu'on va changer le dispositif de signalisation de Contwoyto Bay est-ce que le nouveau système Navaid que l'on installe actuellement rend celui-ci superflu?

**M. McLeish:** D'après les tests que nous avons effectués, le dispositif de signalisation de Contwoyto Bay a une puissance d'émission tout à fait satisfaisante et notamment de 90,000 au sol. Des avions survolant cette région ont effectué quelques 70 tests et ils nous ont tous fait savoir que . . .

**M. Mazankowski:** S'agit-il d'avions volant à haute ou basse altitude?

**M. McLeish:** Ils volent de 5000 pieds aux hautes altitudes. Nous avons examiné également ce que coûterait de changer la puissance de l'installation de 400 kilowatts à 1000. La question était déjà à l'étude avant l'accident de M. Hartwell et nous comptons la poursuivre. Nous examinons également la possibilité d'installer une station de radio à cet endroit-là.

**M. Mazankowski:** Est-ce que c'est la Pacific Western Airlines qui en est le propriétaire?

**M. McLeish:** La Pacific Western Airlines est chargée du fonctionnement contre une rémunération.

**M. Mazankowski:** Conformément à vos spécifications.

**M. McLeish:** C'est exact.

**M. Mazankowski:** Je vous remercie monsieur le président.

**Le président:** Je demanderais votre attention, messieurs. Nous voulons passer deux heures fort utilement à étudier toutes sortes de questions se rapportant au programme des transports aériens. Les membres du Comité sont-ils d'accord pour adopter les crédits.

Jusqu'à présent nous n'avons adopté encore aucun crédit du ministère des Transports. Le ministre et ses fonctionnaires étaient forts coopératifs. Les membres du Comité sont-ils d'accord d'adopter le crédit L30 intitulé Versements au fonds renouvelables des aéroports—et se montant à \$157,596,000.



## [Texte]

Vote L30 agreed to, on division.

Votes 15, 20 and 25 agreed to.

• 2030

**The Chairman:** Shall I, as Chairman, report to the House the estimates relating to the Air Transportation Program, including the resolution adopted at this morning's meeting pertaining to the Air Service Fees Regulations, as the first report of this Committee? Agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Fine. Shall the Committee adjourn?

**Mr. Guay (St. Boniface):** Before we do, Mr. Chairman, I just want to say this. I do not want this occasion to pass without saying how much we appreciate your chairing these meetings in the manner in which you have. You have been doing a grand job and I think this should be placed on the record.

**The Chairman:** Mr. Guay, having heard those kind words about the Chair, I would like to inform you that on Tuesday, May 15, at 9.30 a.m., we have been informed, the Clerk and myself, that Mr. Ouellet, the Postmaster General, will be prepared to submit his Post Office estimates to the Committee, and we would like you, Mr. Guay, to be present, as well as all other members of this Committee who have so diligently worked to this date on examining the estimates of the government.

**Mr. Guay (St. Boniface):** You can be assured of that, Mr. Chairman.

**Mr. Mazankowski:** I would like to make one point in conclusion. I would on behalf I believe of all the Committee members express our appreciation to the officials of the Ministry of Transport, and indeed the Minister, for their co-operation and the manner in which they have answered questions.

**Some hon. Members:** Hear, hear.

**Mr. Danson:** One more thing, Mr. Chairman. Could the notice of the Postmaster General's appearance be sent by hand and not by mail?

**The Chairman:** That shall be endeavoured.

## [Interprétation]

Le crédit L30 est adopté sans division.

Les crédits 15, 20 et 25 sont adoptés.

**Le président:** Puis-je faire rapport à la Chambre des prévisions budgétaires se rapportant au transport aérien, y compris les résolutions adoptées au cours de la réunion de ce matin concernant les règlements régissant les tarifs aériens, ce qui constituerait le premier rapport du Comité?

**Des députés:** D'accord.

**Le président:** Vous êtes d'accord pour lever la séance?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je voudrais d'abord ajouter un mot. Je tiens à vous féliciter de la façon dont vous avez présidé à nos réunions.

**Le président:** Je vous remercie monsieur Guay. Par ailleurs on m'a fait savoir que M. Ouellet ministre des Postes était disposé à comparaître devant le comité le 15 mai à 9:30 heures pour lui présenter son budget des dépenses et je demanderais à tous les membres du comité de bien vouloir être présents.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Nous n'y manquerons pas monsieur le président.

**M. Mazankowski:** Pour conclure j'aimerais au nom de tous les membres du comité remercier les fonctionnaires du ministère des Transports ainsi que le ministre de leur coopération et de la façon dont ils ont répondu à nos questions.

**Des députés:** Bravo.

**M. Danson:** Monsieur le président, l'avis de comparution du ministre des Postes pourrait-il nous être apporté par porteur et non pas expédié par la poste.

**Le président:** Nous allons essayer.

















HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Tuesday, May 15, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

241 x 5  
-T82  
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 8

Le mardi 15 mai 1973

Président: M. Jack Horner

Gouvernement  
Publication

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1973-74—  
Post Office

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1973-1974—  
Postes

INCLUDING:

The First and Second Reports to the House

Y COMPRIS:

Les premier et deuxième rapports à la Chambre

APPEARING:

The Honourable André Ouellet,  
Postmaster General

COMPARAÎT:

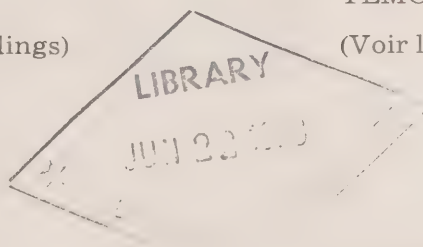
L'honorable André Ouellet,  
Ministre des Postes

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Benjamin  
Blouin  
Dinsdale  
Gendron

Godin  
Guay (*Saint-  
Boniface*)  
Harney  
Hollands

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Loiselle  
Madill  
Mazankowski  
McKenzie

Morin (M<sup>me</sup>)  
Towers  
Smith (*Saint-Jean*)  
Stewart (*Marquette*)  
Turner (*London East*)—  
(19).

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Monday, May 14, 1973:

Mr. Dinsdale replaced Mr. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*);  
Mr. Haliburton replaced Mr. Kempling;  
Mr. Madill replaced Mr. Kuntz;  
Mr. McKenzie replaced Mr. Stevens.

On Tuesday, May 15, 1973:

Mr. Benjamin replaced Mr. Rose;  
Mr. Demers replaced Mr. Danson;  
Mr. Stewart (*Marquette*) replaced Mr. Ellis;  
Mr. Towers replaced Mr. Nielsen;  
Mr. Trudel replaced Mr. Railton;  
Mr. Blouin replaced Mr. Trudel;  
Mr. Gendron replaced Mr. Blais;  
Mr. Hollands replaced Mr. Haliburton;  
Mrs. Morin replaced Mr. Campbell;  
Mr. Smith (*Saint-Jean*) replaced Mr. Demers.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 14 mai 1973:

M. Dinsdale remplace M. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*);  
M. Haliburton remplace M. Kempling;  
M. Madill remplace M. Kuntz;  
M. McKenzie remplace M. Stevens.

Le mardi 15 mai 1973:

M. Benjamin remplace M. Rose;  
M. Demers remplace M. Danson;  
M. Stewart (*Marquette*) remplace M. Ellis;  
M. Towers remplace M. Nielsen;  
M. Trudel remplace M. Railton;  
M. Blouin remplace M. Trudel;  
M. Gendron remplace M. Blais;  
M. Hollands remplace M. Haliburton;  
M<sup>me</sup> Morin remplace M. Campbell;  
M. Smith (*Saint-Jean*) remplace M. Demers.



REPORTS TO THE HOUSE

Tuesday, May 15, 1973

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIRST REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Tuesday, February 27, 1973, your Committee has considered the following Votes in the Estimates for the fiscal year ending March 31, 1974 and reports the same:

Votes 15, 20, 25 and L30 relating to Air Transportation Program under Department of Transport.

While considering these Votes, your Committee agreed to report the following to the House:

Your Committee recommends that the Government consider the advisability of deeming the revision of the Air Services Fees Regulations with respect to the landing of aircraft at the Ministry's airports to be not effective, as proposed, on July 1, 1973 but be suspended to permit study and evaluation in consultation with representatives of flying clubs, commercial flying schools and aviation associations.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 1, 5, 6 and 7*) is tabled.

Respectfully submitted,

Wednesday, May 16, 1973

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SECOND REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Tuesday, February 27, 1973, your Committee has considered the following Votes in the Estimates for the fiscal year ending March 31, 1974 and reports the same:

Votes 1 and 5 under Post Office.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 8*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le mardi 15 mai 1973

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 27 février 1973, le Comité a examiné les crédits suivants du Budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1974 et en fait rapport:

Crédits 15, 20, 25 et L30 ayant trait au Programme des transports aériens sous le titre Ministère des Transports.

Lors de l'étude de ces crédits, le Comité a convenu de faire rapport à la Chambre dans les termes suivants:

Le Comité recommande au gouvernement d'étudier l'opportunité de considérer que la révision du règlement sur les taxes des Services aéronautiques relativement à l'atterrissage des avions aux aéroports du ministère n'entrera pas en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1973, comme il a été proposé, mais qu'elle sera suspendue pour en permettre l'étude et l'évaluation en consultation avec les représentants des clubs, des écoles commerciales et des associations aéronautiques.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 1, 5, 6 et 7*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le mercredi 16 mai 1973

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 27 février 1973, le Comité a examiné les crédits suivants du Budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1974 et en fait rapport:

Crédits 1 et 5 sous le titre Ministère des Postes.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule n° 8*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

JACK H. HORNER

Chairman

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 15, 1973  
(12)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Blais, Campbell, Demers, Dinsdale, Guay (*St. Boniface*), Haliburton, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Madill, Mazankowski, McKenzie, McRae, Stewart (*Marquette*), Towers, Trudel and Turner (*London East*).

*Appearing:* The Honourable André Ouellet, Postmaster General.

*Witness: From the Post Office:* Mr. F. Pageau, Director of Postal Rates and Classification.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Estimates 1973-74. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 3, 1973, Issue No. 1*)

The Committee proceeded to the consideration of the Estimates 1973-74 under the Post Office.

On Vote 1—Operating expenditures—

The Postmaster General made a statement.

The Minister and the witness answered questions.

Mr. McKenzie proposed to move,—That the Post Office Department phase out its intra-city delivery services and, in the interests of economy and efficiency, return to contracted private delivery services.

The Chairman reserved his decision regarding the procedural acceptability of the said proposed motion.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

EVENING SITTING  
(13)

[Text]

The Committee reconvened at 8:12 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Blouin, Dinsdale, Gendron, Guay (*St. Boniface*), Harney, Hollands, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Madill, Mazankowski, McKenzie, McRae, Mrs. Morin, Messrs. Smith (*Saint-Jean*), Stewart (*Marquette*), Towers and Turner (*London East*).

*Appearing:* The Honourable André Ouellet, Postmaster General.

*Witness: From the Post Office:* Mr. J. A. H. Mackay, Deputy Postmaster General.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Estimates 1973-74. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 3, 1973, Issue No. 1*)

The Committee resumed consideration of Vote 1 of the Estimates 1973-74 under Post Office.

The Chairman referred to the motion proposed by Mr. McKenzie at this morning's meeting,—That the Post Office Department phase out its intra-city delivery services and, in the interests of economy and efficiency, return to contracted private delivery services, and ruled it out of order on the basis of Citation 242(1) of Beauchesne's Fourth Edition.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 15 MAI 1973  
(12)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Blais, Campbell, Demers, Dinsdale, Guay (*Saint-Boniface*), Haliburton, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Madill, Mazankowski, McKenzie, McRae, Stewart (*Marquette*), Towers, Trudel et Turner (*London-Est*).

*Comparait:* L'honorable André Ouellet, ministre des Postes.

*Témoins: Du ministère des Postes:* M. F. Pageau, directeur des tarifs et de la classification.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi relatif au budget des dépenses de 1973-1974. (*Voir le procès-verbal du mardi 3 avril 1973, fascicule n° 1*).

Le Comité entreprend l'étude du budget des dépenses de 1973-1974 du ministère des Postes.

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement—

Le ministre des Postes fait une déclaration.

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

M. McKenzie propose:—Que le ministère des Postes suspende graduellement ses services de livraison interurbains et que, dans l'intérêt de l'économie et de l'efficacité, il revienne aux services de livraison privés à forfait.

Le président réserve sa décision concernant de l'admissibilité, quant à la procédure de la motion proposée.

A 11 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DU SOIR  
(13)

[Traduction]

Le Comité se réunit de nouveau à 20 h 12 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Blouin, Dinsdale, Gendron, Guay (*Saint-Boniface*), Harney, Hollands, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Madill, Mazankowski, McKenzie, McRae, M<sup>me</sup> Morin, MM. Smith (*Saint-Jean*), Stewart (*Marquette*), Towers et Turner (*London-Est*).

*Comparait:* L'honorable André Ouellet, ministre des Postes.

*Témoin: Du ministère des Postes:* M. J. A. H. Mackay, sous-ministre.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi relatif au budget des dépenses de 1973-1974. (*Voir le procès-verbal du mardi 3 avril 1973, fascicule n° 1*)

Le Comité reprend l'étude du crédit 1 du budget des dépenses de 1973-1974 du ministère des Postes.

Le président se réfère à la motion proposée par M. McKenzie à la séance de ce matin—Que le ministère des Postes suspende graduellement ses services de livraison interurbains et que, dans l'intérêt de l'économie et de l'efficacité, il revienne aux services de livraison privés à forfait, et décidé qu'elle est irrecevable en se fondant sur le commentaire 242(1) de la quatrième édition de Beauchesne.



Mr. McKenzie moved,—That this Committee recommend that the government, in the interests of efficiency and economy, consider the advisability of abandoning its policy and practice whereby the Post Office Department has undertaken intra-urban mail transportation in favor of reverting to contracting for such services except where there is conclusive evidence that such contracted service is not available upon reasonable terms.

After debate thereon, the question being put on the said motion, it was negatived on the following division:

|             |                              |
|-------------|------------------------------|
|             | YEAS:                        |
|             | Messrs.                      |
| Dinsdale    | McKenzie                     |
| Hollands    | Stewart ( <i>Marquette</i> ) |
| Madill      | Towers—(7)                   |
| Mazankowski |                              |

|                              |                                    |
|------------------------------|------------------------------------|
|                              | NAYS:                              |
|                              | Messrs.                            |
| Benjamin                     | Loiselle                           |
| Blouin                       | McRae                              |
| Gendron                      | Morin ( <i>Mrs.</i> )              |
| Guay ( <i>St. Boniface</i> ) | Smith ( <i>Saint-Jean</i> )        |
| Harney                       | Turner ( <i>London East</i> )—(10) |

The Committee resumed consideration of Vote 1—Operating expenditures.

The Minister and the witness answered questions.

Vote 1—Operating expenditures, carried, on division.

Vote 5—Capital expenditures, carried, on division.

*Ordered*,—That the Chairman report to the House the Estimates 1973-74 under Post Office.

At 10:05 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

M. McKenzie propose—Que le Comité recommande que le gouvernement, dans l'intérêt de l'efficacité et de l'économie, envisage la possibilité d'abandonner la politique et la pratique adoptées par le ministère des Postes concernant le transport interurbain du courrier, en faveur d'un retour aux services à forfait, sauf lorsqu'il y a preuve concluante que de tels services à forfait ne sont pas disponibles à des conditions raisonnables.

Après débat, la motion mise aux voix, est rejetée sur division par 10 voix contre 7.

|             |                              |
|-------------|------------------------------|
|             | ONT VOTÉ POUR:               |
|             | MM.                          |
| Dinsdale    | McKenzie                     |
| Hollands    | Stewart ( <i>Marquette</i> ) |
| Madill      | Towers—(7)                   |
| Mazankowski |                              |

|                                |                                 |
|--------------------------------|---------------------------------|
|                                | ONT VOTÉ CONTRE:                |
|                                | MM.                             |
| Benjamin                       | Loiselle                        |
| Blouin                         | McRae                           |
| Gendron                        | ( <i>M<sup>me</sup></i> ) Morin |
| Guay ( <i>Saint-Boniface</i> ) | Smith ( <i>Saint-Jean</i> )     |
| Harney                         | Turner ( <i>London Est</i> )    |

Le Comité reprend l'étude du crédit 1—Dépenses de fonctionnement.

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement, adopté sur division.

Crédit 5—Dépenses en capital, adopté, sur division.

*Il est ordonné*—Que le président fasse rapport à la Chambre sur le budget des dépenses de 1973-1974 du ministère des Postes.

A 22 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Fernand Despatie  
*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, May 15, 1973

[Text]

• 0946

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum.

This morning We have with us the Postmaster General, Mr. Ouellet, who perhaps has a statement to make and then we will discuss the Post Office estimates.

I might advise the Committee that Thursday next we hope to have Mr. Pelletier and the estimates of the Communications Department before the Transport Committee. The following week, Tuesday the 22nd, we are leaving open to finish up either the Post Office or Communications, or we may return to the Department of Transport. In respect of Thursday, we have had no reply yet from the CPR but we have scheduled them for May 24. Tuesday, May 29 is for the CNR and on Thursday, May 31, perhaps we will return to the Department of Transport. That gives the Committee some idea and the Clerk will circulate that agenda. Some of the members have been asking for it.

Mr. MacLean: On a point of order, what is the holdup on the CPR? Have they been invited?

The Chairman: They have been invited and have expressed a willingness to appear but we actually have had no confirmation as I understand it, of Thursday, May 24.

I now call upon you, Mr. Minister, for a statement outlining your estimates and expenditures.

Mr. André Ouellet (Postmaster General): Mr. Chairman and members of the Committee, allow me first to introduce the officials of my department who are with me this morning: Mr. Mackay, the Deputy Postmaster General; Mr. Bougner, Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration; Mr. Sinclair, Assistant Deputy Postmaster General, Operational Services; Mr. Wilson, Special Adviser for Corporate Affairs; Mr. Jones, Director of Financial Planning; Mr. Campbell, Assistant Deputy Postmaster General, Marketing; and Mr. Pageau, Director of Postal Rates and Classification.

You asked me to make a very short statement and maybe it is the disposition of the Committee to go right to this business of discussing the budget of the Post Office.

I first would like to repeat to you some of the things I already have said. The major objective of the department is of course to give Canadians fast, dependable and economical postal service. Of course there are many problems, I admit that quite frankly, but we are trying to improve it. We have established new techniques and some hardware and I would like to discuss a few of these things this morning.

To achieve our objectives the department must have good industrial relations and I would like to touch on this aspect briefly. All members of the Committee are aware that a new contract was signed earlier this year with the Council of Postal Unions ensuring relative labour peace for at least two years. It has been said publicly, and I think I can say it again, that in my opinion it is a very fair contract, and now that the issues are resolved I am confident that our employees will join with management to bring Canadians the kind of services they expect.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 15 mai 1973

[Interpretation]

Le président: Messieurs, nous avons un quorum.

Nous avons ce matin, M. Ouellet, ministre des Postes, qui nous fera peut-être une déclaration préliminaire avant d'examiner avec nous le Budget de son ministère.

J'indiquerai avant cela que nous espérons avoir M. Pelletier, jeudi prochain, afin d'examiner le Budget du ministère des Communications. La semaine suivante, c'est-à-dire le mardi 22 mai, nous n'avons pris aucun engagement afin de pouvoir terminer le Budget soit du ministère des Postes soit du ministère des Communications, soit même du ministère des Transports. En ce qui concerne jeudi prochain, nous n'avons encore eu aucune réponse du CP mais nous avons prévu d'en recevoir des représentants le 24. Quant au mardi 29 il sera réservé aux représentants du CN et nous reviendrons peut-être au ministère des Transports le jeudi 31 mai. Ceci vous donnera une idée du calendrier du mois. Le greffier vous en distribuera des exemplaires puisque certains membres du Comité l'ont demandé.

M. MacLean: Un rappel au Règlement; quel est le problème au sujet du CP? En a-t-on invité les représentants?

Le président: Ils ont été invités et nous ont dit qu'ils étaient disposés à venir témoigner mais, à ma connaissance, nous n'avons reçu aucune confirmation de leur présence le jeudi 24 mai.

Je demanderais maintenant à monsieur le ministre des Postes de nous faire sa déclaration générale au sujet de son Budget.

M. André Ouellet (ministre des Postes): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, j'aimerais tout d'abord présenter les fonctionnaires de mon ministère qui m'accompagnent ce matin: il s'agit de M. Mackay, sous-ministre, de M. Baugner, sous-ministre adjoint responsable des finances et de l'administration, de M. Sinclair, sous-ministre adjoint responsable des services opérationnels, de M. Wilson, conseiller spécial pour les affaires des corporations, de M. Jones, directeur de la planification financière, de M. Campbell, sous-ministre adjoint responsable de la commercialisation, et de M. Pageau, directeur de la classification et des tarifs postaux.

Vous m'avez demandé de faire une brève déclaration et peut-être le Comité a-t-il l'intention de passer immédiatement à l'examen du Budget de mon ministère.

J'aimerais cependant répéter certaines des choses que j'ai déjà dites. Je commencerai par dire que l'objectif principal de mon ministère est de fournir aux Canadiens un service postal rapide, fiable et à bon marché. Ceci entraîne bien sûr de nombreux problèmes et je dirai très franchement que nous tentons de les résoudre. Nous avons mis au point de nouvelles techniques et avons acquis de nouveaux matériels dont j'aimerais discuter ce matin.

Si nous voulons être en mesure d'atteindre cet objectif, nous devons avoir de bonnes relations industrielles et j'aimerais, si vous me le permettez, aborder dès maintenant cet aspect des Postes canadiennes. Tous les membres du Comité savent sans doute que nous avons signé une nouvelle convention collective de travail, au début de l'année, avec le conseil des unions des employés des Postes, ce qui nous assure d'un climat serein au cours des deux prochaines années. J'ai déjà dit publiquement, et je tiens à le répéter, que j'estime qu'il s'agit d'un contrat avantageux. Cette question étant maintenant résolue, je suis convaincu que nos employés collaboreront avec les cadres afin d'accorder aux Canadiens un service de toute première qualité.



## [Texte]

I also would like to report that this very day a new contract will be signed with the Association of Postal Officials of Canada, which is the departmental supervisory group. Finally, I would like to tell you that the department just recently crossed a major hurdle on the issue of back pay with the Canadian Postmasters Association. I am confident that we will be able to sign a new contract with this association very soon. Therefore that will mean that most of the negotiations will be terminated and we will be able to look, for the next two or three years, for greater co-operation between the employees and management, with good contracts and with good labour relations within the department.

• 0950

I would like to talk to you briefly about surely one of the most important developments in the department. That is our mechanization operation and the installation of our postal code.

Je pense que vous conviendrez avec moi que la décision d'instaurer le système de code postal est probablement l'une des plus importantes prises par mon Ministère. Et je suis convaincu que ce code contribuera largement à améliorer le service postal. Le code a été implanté déjà dans un très grand nombre d'endroits; il est déjà en vigueur au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta, en Ontario et dans une large partie du Québec. D'ici l'automne, le reste du Québec, c'est-à-dire le Montréal métropolitain, les provinces de l'Atlantique et la Colombie-Britannique seront également codés.

Plusieurs personnes nous ont demandé pourquoi nous avions besoin d'un code postal. Je pense que le code est l'un des premiers jalons, l'un des plus importants, d'ailleurs, en vue de la réalisation de notre programme de mécanisation.

En d'autres termes, le nouveau code est en quelque sorte une nouvelle langue que les machines liront et qui permettra d'accélérer le traitement du courrier. Le volume du courrier s'est accru d'une façon telle au cours des dernières années qu'il nous est maintenant pratiquement impossible de le trier à la main. Le fait que le Canada est l'un des derniers pays industrialisés à adopter le code postal est de nature à nous aider, d'une certaine façon, à avoir un excellent code postal puisque nous pouvons bénéficier des erreurs qui ont été faites dans d'autres pays et avoir un code qui répond à nos besoins et qui va répondre à nos besoins non seulement pour les années actuelles, mais aussi et surtout pour les vingt ou trente prochaines années.

I would like to touch briefly upon one subject that has been of great interest to many of you. As you remember, some weeks ago I wrote to all of you asking your view on the rural route contracts and seeking your advice on this subject.

As you are aware, rural routes are held by private businessmen who have contracted with the department to provide a service at a negotiated rate. Rural route couriers are not employees of the department as such. All contracts are awarded after open tenders. The tenderer voluntarily submits a bid based on what he considers a fair and proper return for the service expected.

The usual practice of the department has been to award a contract for a period of five year in accordance with legislation. But the department acknowledges that considering the trend of cost increases, five years is a relatively long time to expect a small businessman to tie himself to a

## [Interprétation]

Je suis également heureux de vous annoncer que nous allons signer aujourd'hui un nouveau contrat de travail avec l'Association des agents des Postes du Canada; il s'agit là d'un groupe d'employés de surveillance. Finalement, j'aimerais vous dire que nous venons de résoudre une difficulté importante concernant des paiements rétroactifs à accorder aux membres de l'Association des maîtres de Poste du Canada. Je suis convaincu que nous signerons très prochainement un nouveau contrat avec cette association. Ceci signifiera donc que la plupart de nos négociations seront terminées et que nous pourrions nous attendre, pour les deux ou trois prochaines années, à une meilleure collaboration entre les employés et leur

directeur puisque des conventions collectives intéressantes auront été signées, assurant de bonnes relations de travail.

J'aimerais maintenant vous parler de ce qui constitue l'un des éléments majeurs de l'évolution du ministère. Il s'agit du processus d'automatisation et de la mise en place de code postal.

I believe you will agree with me when I say that this decision of implementing the postal code is probably one of the major developments in the department. I am convinced that this code will contribute to an improved postal service. Many of your constituencies have already seen the arrival of the new postal codes; it has already been implemented in Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Ontario and in a large part of Quebec. By this fall the remainder of Quebec, that is to say Greater Montreal, the Atlantic provinces, and British Columbia will all have been coded.

Many people have asked us why Canada would need a postal code. I believe that the code is merely one of the first steps, the major one, in our program of mechanization.

In other words, the new code is a kind of language which the machines will read to speed up the processing of mail. In recent years the volume of mail has increased too much for us to be able to sort it manually. The fact that Canada is one of the last industrial countries to implement the postal code will, in a way, help us to implement an excellent system since we will benefit from the mistakes which have been made in other countries; it will then allow us to have a postal code suitable to our needs not only for the next years, but also and mainly for the next 20 or 30 years.

J'aimerais maintenant vous entretenir brièvement d'un sujet qui intéresse un grand nombre d'entre vous. Comme vous vous souvenez, je vous ai écrit il y a quelques semaines en vous demandant votre opinion au sujet des contrats accordés pour la livraison du courrier dans les secteurs ruraux.

Vous savez sans doute tous que ce travail est confié à des entreprises privées qui se sont engagées par contrat à fournir ce service à un coût établi à la suite de négociations. Il est clair que les personnes effectuant ce travail ne sont donc pas des employés de mon ministère. Tous les contrats sont accordés pour des propositions qui nous sont soumises en réponse à nos appels d'offres. L'entreprise intéressée présente volontairement sa proposition en nous indiquant une somme qu'elle estime justifiée pour les services qu'elle devra rendre.

La coutume a voulu que jusqu'à maintenant les contrats soient accordés pour une durée de cinq ans, conformément à la loi. Cependant, le ministère reconnaît, que compte tenu des hausses de prix, une période de cinq ans est peut-être un peu longue pour qu'une petite entreprise

## [Text]

contract rate, and most of the rural couriers are small businessmen.

In order to establish a uniform method of granting rate revisions to our rural contractors, we have employed a formula which took into consideration some 20 factors in the cost operation of the routes. Although we think the formula to be sound, we have discovered that it is not easily understood by the contractors, and in the very near future, as I said in the House the other night, we will be introducing a new and simpler system to determine possible increases. We also intend to update any standard factor to current values where this may be necessary.

It is our intention to establish as the value for wage rates, amounts that are compatible with those applicable to members of the Canadian Postmasters Association. You might ask us why we do not do it right away, but as I said previously, we are continuing our negotiations with the Canadian Postmasters Association in order to have rates that are compatible and we will wait until this convention is signed to move on the other aspect.

In a word, it is the department's intention to take the initiative to regularly evaluate all routes on the basis of the new system, and to award increases wherever merited, automatically, rather than wait for these small businessmen to make an appeal on their own behalf.

• 0955

Another aspect is that the Postmaster General has the authority to enter into a renewal tender if the value of the contract does not exceed \$10,000. If the contract exceeds \$10,000, we are obliged to call for tenders again and award the contract according to the usual considerations. However, it is my belief that this limit is now out of tune with the times and I am prepared to recommend legislation to increase this limit for renewal to \$25,000, if the House of Commons will agree. I am also convinced that the requirement to go to tender if the amount of the rural contract exceeds \$10,000 is in a way unfair to the contractor who has provided the department and customers with a reliable service at a fair rate but who is suddenly undercut by another tenderer who is willing to bid low to obtain the contract, hoping that in a year or two years time he will have a revision.

Finally, I would like to consider for a few minutes, Mr. Chairman, some of the financial aspects of the Post Office. It is true that the Post Office, of course, has large deficits but it is not always realized by the public in Canada that the Post Office is also getting large sums of revenue that are deposited in the Consolidated Fund. To meet our objectives in 1973-74, you will be asked to vote an amount of \$578 million for budgetary expenditures, a figure which will include \$34.9 million for capital expenditures.

During the next fiscal year, the department is expected to generate over \$600 million in revenues. Of this amount the Post Office will be able to apply approximately \$91 million against expenses, with the balance of cash receipts amounting to approximately \$506 million to be credited to the Consolidated Revenue Fund.

I think all in all there has been an increase in our expenditures in order to cope with the additional labour costs, in order to cope with an increase in our transportation and communications expense, to meet the increase that we have given to rural routes and so on and in order to cope with the capital costs for the new mechanization program.

## [Interpretation]

puisse s'engager par contrat; il faut signaler que la plupart des entreprises assurant la livraison du courrier dans les régions rurales sont de petites entreprises.

Afin de définir une méthode unifiée de révision des tarifs acceptés par nos contrats, nous avons utilisé une formule tenant compte d'une vingtaine de facteurs coûts. Tous en estimant que cette formule est très valable, nous avons constaté qu'elle n'est pas facilement comprise par les entreprises et, comme je l'ai dit à la Chambre, nous avons l'intention de mettre en place, très prochainement, un nouveau système, plus simple, pour fixer les augmentations éventuelles. Nous avons également l'intention de mettre à jour les normes appliquées actuellement pour les rendre conformes à la réalité économique.

Nous avons l'intention de définir comme montant des taux de salaires des valeurs correspondant à ceux qui sont accordés aux membres de l'Association des maîtres de poste du Canada. Vous pourriez me demander pourquoi ceci n'est pas fait immédiatement, mais comme je l'ai déjà dit, nous continuons nos négociations avec l'Association des maîtres de poste du Canada afin de définir des tarifs acceptables et nous attendrons la signature de la prochaine convention afin d'examiner cet autre problème.

Brièvement, ceci signifie que le ministère a l'intention de réévaluer régulièrement tous les itinéraires, en se basant sur le nouveau système, et accorder des augmentations automatiques lorsqu'elles sont justifiées, plutôt que d'attendre qu'elles soient réclamées par les petites entreprises concernées.

Un autre aspect du problème et que le ministre des Postes a le pouvoir de renouveler les contrats sans lancer d'appels d'offre si leur valeur ne dépasse pas \$10,000. Dans le cas contraire, il faut lancer de nouveaux appels d'offre et accorder le contrat en fonction des considérations habituelles. Je crois toutefois que le montant maximum prévu n'est plus conforme à la réalité d'aujourd'hui et je suis disposé à recommander l'adoption d'une nouvelle loi faisant passer cette limite de \$10,000 à \$25,000. J'estime également que la politique voulant qu'on lance des appels d'offre si le contrat dépasse \$10,000 est injuste à l'endroit des entrepreneurs qui ont fourni au ministère et aux clients un service fiable, à un coût raisonnable. Il faut arriver, en effet, qu'à la suite de nouveaux appels d'offre, ces entrepreneurs soient rejetés au bénéfice d'autres entrepreneurs présentant des propositions très faibles, afin d'obtenir des contrats, tout en espérant que les montants demandés seront révisés plus tard.

J'aimerais enfin consacrer quelques instants à certains aspects financiers des postes canadiennes. Il est vrai, bien sûr, que les postes présentent un déficit important mais le public ne comprend pas toujours qu'une partie importante des recettes doit être versée aux fonds du revenu consolidé. Afin d'atteindre nos objectifs 1973-1974, vous êtes invités à nous accorder un crédit de 578 millions de dollars, au chapitre des dépenses budgétaires, chiffre qui comprend \$34,930,000 pour les dépenses d'immobilisation.

Au cours de la prochaine année financière, mon ministère compte toucher des revenus dépassant 600 millions de dollars. Sur cette somme, les postes canadiennes seront en mesure de consacrer environ 91 millions de dollars à l'amortissement des dépenses. Le solde, c'est-à-dire 506 millions de dollars, sera versé aux fonds du revenu consolidé.

Sur un plan général, je pense que l'augmentation de nos dépenses a été due à l'augmentation des coûts de la main-d'œuvre, à l'augmentation des coûts de transport et des communications, ainsi qu'à l'augmentation des frais de livraison dans les zones rurales. Il y a également d'autres facteurs et il ne faut pas oublier les dépenses en capital que nous avons dû consacrer au programme d'automatisation.



## [Texte]

I think it can be seen that substantial operating and capital cost increases combined with an absence of rate increase for postal services have further aggravated the deficit on nearly all our products. I do not intend at this time to have an increase for the postal services, quite the contrary, I think we will do our very best in the months ahead to allow our marketing division to be more aggressive, to try new services that could generate profits and revenue for the Post Office. In order to try to balance our budget, we will put forth supplementary effort in our marketing division to bring new revenues to the Post Office, but let me be very frank with you. I do not expect, for years to come, an operation that will show a profit. I think that the Post Office, for some years to come, will still have a large deficit, and particularly because we are going through a heavy period of mechanization, the deficit might be even larger next year and the year after.

In closing, I want to say that some of the things that we are doing at the moment should have been done 10, 15 or 20 years ago. If they had been done 10 or 15 years ago, the Post Office would have, in financial terms, been in much better shape; and in terms of services for the Canadian public, we might have been in a much better position to give the kind of services that the public wants.

Thank you, Mr. Chairman.

• 1000

**The Chairman:** We have all heard the Minister's opening remarks. I might advise the Committee that I have only three names on my list. Are there any other names that should go down? Mr. Stewart? Right.

I now have Mr. Dinsdale to lead off the questioning. I might read out the other names: MacKenzie, Mazankowski, Benjamin and Stewart. And now, Mr. McRae. I will attempt to work it so that we have one from each party, to begin with.

Mr. Dinsdale.

**Mr. Dinsdale:** Thank you, Mr. Chairman, and thank you, Mr. Minister, for your statement today. We have been waiting with considerable interest for this opportunity to deal specifically with some of the current problems of the Post Office Department and also to have an opportunity to discuss some of these matters with yourself and some of your officials. I think you are aware that, next to the Unemployment Insurance Commission, the Post Office Department is subjected to the most criticism from the public.

This is unfortunate because the Post Office Department, even more than the Unemployment Insurance Commission, comes directly in touch with every Canadian. I hope that some of the optimistic guesstimates and statements that you have made this morning will be realized in the not-too-far-distant future.

I think that one of the reasons for the sad decline in the public acceptance of the Post Office Department, as well as the sagging morale amongst the employees of the Post Office Department, was the result of going too far, too fast, without sufficient consultation and without sufficient careful planning.

The *Globe and Mail*, which calls itself Canada's national newspaper, recently began its editorial—I think it was the leading editorial—in words to this effect: "Six years ago Eric Kierans began the destruction of the Post Office Department"; which is pretty strong language, I am sure you will agree.

## [Interprétation]

Chacun pourra réaliser que l'augmentation importante des coûts de fonctionnement des dépenses en capital, ajouter au fait que nous n'avons pas augmenté les tarifs postaux, a entraîné une aggravation du déficit pour presque toutes nos activités. Je n'ai toujours pas l'intention de demander une augmentation des services postaux, car, bien au contraire, nous allons faire tout notre possible, dans les prochains mois, pour que notre direction de la commercialisation adopte une attitude plus agressive et tente d'assurer de nouveaux services, pouvant entraîner de nouveaux profits et recettes. Afin d'équilibrer notre budget, nous demanderons à notre division de la commercialisation de faire des efforts supplémentaires pour produire de nouvelles recettes mais très sincèrement, ceci fait de ma part l'objet de certaines réserves. En effet, je ne m'attends pas à ce que nous prévisions des bénéfices avant beaucoup d'années. Je pense que les postes canadiennes présenteront, pendant encore longtemps, un déficit important, spécialement du fait de notre processus d'automatisation; ce déficit pourrait même s'accroître d'année en année.

Pour terminer, je voudrais dire que certaines des mesures que nous prenons actuellement auraient dû être prises, il y a dix, quinze ou même vingt ans. Si cela avait été le cas, les postes canadiennes se trouveraient dans une situation financière bien meilleure; ceci aurait également pu avoir un effet très positif quant à la qualité du service fourni.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Nous avons tous entendu les remarques préliminaires du ministre. Je voudrais dire que j'ai trois noms sur ma liste. D'autres personnes désirent-elles prendre la parole? Monsieur Stewart? Très bien.

M. Dinsdale commencera. Nous aurons ensuite MM. MacKenzie, Mazankowski, Benjamin et Stewart. Ainsi que M. McRae. J'essaierai d'accorder la parole, pour le premier tour, à un représentant de chaque parti.

Monsieur Dinsdale.

**M. Dinsdale:** Merci, monsieur le président; merci, monsieur le ministre, de votre déclaration préliminaire. Il y a longtemps que nous souhaitons avoir la possibilité de traiter avec vous de certains problèmes actuels de votre ministère. Je pense que vous savez qu'avec la Commission d'assurance-chômage, le ministère des Postes est celui qui fait l'objet des critiques les plus nombreuses de la part du public.

Ceci est regrettable car, plus que la Commission d'assurance-chômage, le ministère des Postes affecte quotidiennement la vie des Canadiens. J'espère que les déclarations optimistes, ainsi que les calculs financiers que vous venez de faire, se réaliseront dans un futur très proche.

A mon avis, l'une des raisons essentielles de cette baisse de popularité du ministère des Postes, ainsi que la dégradation du moral de ses employés, est que l'on a voulu aller trop vite, trop loin, sans planification suffisante et sans consultation adéquate.

Le «*Globe and Mail*» qui se définit comme étant le journal national, a publié récemment un éditorial commençant ainsi: «Il y a six ans, M. Eric Kierans commençait la destruction du ministère des Postes.» Ce sont là des termes très violents, vous en conviendrez.

## [Text]

It was then that the Post Office Department decided to go on a pay-as-you-go basis, closing rural post offices, which resulted in a battle in the House of Commons that will be recalled by many of the officials; because these rural post offices were more than places to post and receive mail: they were actually the community centres for the various small towns. You got yourself right into the middle of one of the most sensitive areas of public concern: the decline of our rural communities.

I think also that one of your problems is the result of the statement that is in the current estimates under the heading: "Objective". According to this statement, the objective of the Post Office Department is "to provide postal services to the people of Canada at reasonable rates"—you can put a question mark behind that, in view of the recent rate increases—"and at a standard of service adequate to meet their needs"—question mark behind that—and then, the final phrase: "without incurring subsidization from general taxation".

I think this is the only service department of government which has that proviso. I often wonder what might happen if the estimates of the CBC contained that phrase "without incurring subsidization from general taxation", because as we know, the deficit of CBC, which is an electronic form of communication, is becoming somewhat astronomical. I wonder why that proviso is placed on postal communication which, after all, is the most basic form of communication which ties the fabric of the nation together.

• 1005

The Prime Minister in his recent statement to the House has recognized that he is aware of the problems of the Post Office Department and perhaps he shall begin to reverse the trend. I could make many quotations from many complaints that come in to me—and I am sure that the other members have the same experience—but that would be redundant. As I say, next to the unemployment insurance, the area of greatest concern amongst the people of Canada in which they appeal to the members of Parliament in their role as ombudsmen, is the Post Office Department.

I would like the Minister to comment on his reasons for resisting the six-day-a-week delivery because here is one of the real, basic causes for delay, particularly over long week-ends. The American postal system service, which has become what we would call here a Crown corporation, continues the six-day-a-week delivery because they feel that it is necessary to maintain the quality of service that is required in postal service.

I would also like to ask the Minister some more specific details—and some of the members of the opposition will be zeroing in on this area in particular—with respect to group postmasters. The Minister has made a statement that the financial position is going to be improved under the new contract. We hope that is so because as the contract exists at the present time, some of these group postmasters serving rural communities are receiving less than the federal government's own minimum wage.

One of my colleagues will be dealing specifically with the problems of Riding Mountain National Park, where the compensation for the postal service there has decreased so drastically that it means that the employee is going to be working at his own expense for the Post Office during the coming summer if they are able to get someone to occupy that position at the revenue offered.

## [Interpretation]

C'est alors que le ministère des Postes a décidé de lancer son système de service à la carte, en supprimant certains bureaux de postes ruraux, ce qui a entraîné une bataille à la Chambre des communes, dont se souviendront beaucoup de vos fonctionnaires; en effet, ces bureaux de postes ruraux étaient plus que des bureaux de transit du courrier: ils constituaient en fait des centres sociaux pour les différentes collectivités concernées. Vous vous êtes ainsi trouvé touché par l'une des préoccupations les plus vives du public, c'est-à-dire par le déclin de nos communautés rurales.

Je pense en outre que l'un de vos problèmes provient d'une déclaration figurant dans le budget actuel sous l'entête «objectif». En effet, selon cette déclaration, l'objectif du ministère des Postes est de «fournir des services postaux aux Canadiens à des tarifs raisonnables», ce dont on peut douter étant donné les récentes augmentations, «et selon des normes de services qui répondent à leurs besoins», ce dont on peut également douter, et, finalement, «sans recourir à l'impôt général pour les financer».

Je pense qu'il s'agit là du seul ministère de service ayant cet objectif. Je me demande souvent ce qui se passerait si le budget de Radio-Canada comprenait cette phrase: «Sans recourir à l'impôt général pour les financer»; en effet, comme nous le savons, le déficit de Radio-Canada, qui assure des communications électroniques, devient quelque peu astronomique. Je me demande pourquoi on applique cette réserve aux communications postales qui demeurent, après tout, la forme fondamentale de communication entre tous les citoyens.

Le Premier ministre, récemment, a reconnu en Chambre qu'il a conscience des problèmes du ministère des Postes et qu'il a l'intention de renverser les tendances actuelles. Je pourrais vous citer de nombreuses réclamations qui m'ont été transmises, et je suis certain que les autres membres du Comité en ont reçu de semblables; ceci me semble cependant inutile. Comme je l'ai dit, avec la Commission de l'assurance-chômage, le ministère des Postes est celui qui préoccupe le plus les citoyens et qui leur donne le plus l'occasion de faire appel à leur député pour qu'il joue un rôle de contrôleur.

J'aimerais demander au Ministre quelles ont été les raisons de son opposition au système de livraison du courrier six jours par semaine car ceci constitue l'une des causes fondamentales des retards, spécialement à l'occasion des longues fins de semaine. Les postes américaines, qui sont devenues ce que nous appelons chez nous une corporation de la Couronne, continuent à assurer la livraison du courrier six jours par semaine car elles considèrent que ceci est nécessaire pour maintenir la qualité du service.

J'aimerais également obtenir du Ministre des détails supplémentaires au sujet des maîtres de poste; certains députés de l'Opposition pourront revenir sur cette question. Le Ministre a déclaré que la situation financière s'améliorera en vertu du nouveau contrat. Nous l'espérons beaucoup car, dans le cadre des contrats actuels, certains de ces maîtres de poste, en fonction dans les collectivités rurales, reçoivent moins que le salaire minimum prévu par le gouvernement fédéral.

L'un de mes collègues traitera plus particulièrement des problèmes soulevés par le parc national de «*Riding Mountain*», où les traitements accordés pour le service postal ont diminué de manière telle que les employés en arriveront bientôt à dépenser de l'argent pour assurer un service postal, pendant l'été prochain, à condition toutefois que l'on parvienne à trouver quelqu'un pour occuper ce poste, au salaire offert.



[Texte]

**Mr. Ouellet:** What is the park again? I am sorry.

**Mr. Dinsdale:** Riding Mountain National Park. We have had discussions about this, Mr. Minister.

**Mr. Ouellet:** Yes. Wasagaming.

**Mr. Dinsdale:** Wasagaming Riding Mountain National Park. I cite this as an example of poor PR because there are some 300,000 people who visit this park annually and it has become a matter for public discussion. It just adds one more sour note in the image of the Post Office and this quality of service that it is offering to the public at the present time.

This is the first time in the 40 years that the Park has been open that there has been any concern about postal service.

The question of automation one of our members will be dealing with in some detail, and it would seem from the Minister's statement that the Department is placing all its hopes in the success of its current automation programs.

I would remind the Minister that automation was the problem that precipitated most of the difficulties in the Unemployment Insurance Commission, which went too far too fast to such an extent that the Minister has had to reverse himself in a statement in the House in the past few weeks. Automation can only succeed if the computers are properly programmed and I think, Mr. Minister, you put your finger on the problem when you said that if the process had begun 15 years ago that perhaps we would be in tune with the times, but it was not begun 15 years ago, with the result that in trying to make up for lost time I think the Post Office department is tripping over itself. I noticed in the estimates the figure of \$24 million for special services. I presume this is all geared in with the financial demands of the program of automation. There are the public relations that are being carried out in order to encourage the public to use the new code, which is a rather complex code and one which many people say will be particularly hard for the public to adopt, and it the public, of course, does not respond to the use of the code, then the second stage is going to be worse than the first stage. It will be confusion confounded because it will be half automation and half manual, and there will be no improvement in the service. I know there have been considerable expenditures for little gadgets such as calendars and credit card folders that have been distributed free by the Post Office department in an attempt to popularize this code, and I presume all these expenditures come under the \$24 million special services fund, which of course helps to increase the deficit in the operations of the Post Office department. I would like more specific information on that score. There is also the special studies that have been going on and my colleague from Winnipeg North Centre will be dealing with that.

• 1010

I think the main problem has been the lack of concern about public relations, and in this connection I cannot understand why the Post Office department, in the year that the Queen is visiting Canada, is announcing that the use of the image of the Queen on the stamp is going to be downgraded. This has created a large amount of protest that members have to deal with. Perhaps the Minister would give us some specific information as to what his plans are in this respect in the year that the Queen is coming to Canada on two occasions.

Just to bring my remarks to a conclusion and allow the Minister to make a brief reply, the latest comment on the Post Office department comes from the business community in *The Executive Magazine* for May, 1973. The title of the article—whether it has a double entendre or not, I do not know—is “Up the Post Office”. We used to have a phrase like that in the Air Force. I do not know whether it has any significance or not, but the heading is, “Is the

[Interprétation]

**M. Ouellet:** De quel parc s'agit-il?

**M. Dinsdale:** Du parc national «*Riding Mountain*». Nous en avons déjà discuté, monsieur le ministre.

**M. Ouellet:** En effet, il s'agit de Wasagaming.

**M. Dinsdale:** Oui, du parc national «*Riding Mountain*», de Wasagaming. Ceci est pour moi un exemple typique des mauvaises relations publiques de votre ministère car près de 300 mille personnes visitent ce parc annuellement et ces problèmes sont devenus un objet de discussion publique. Ceci ne fait qu'ajouter une touche négative à l'image des postes canadiennes ainsi qu'à la qualité des services offerts actuellement.

C'est la première fois que l'on s'inquiète du service postal depuis l'ouverture du parc, il y a 40 ans.

L'un de nos députés traitera plus particulièrement de la question de l'automatisation et il semblerait, à la lecture de la déclaration du Ministre, que les postes canadiennes espèrent beaucoup qu'il s'agira là d'un succès.

J'aimerais rappeler au Ministre que le processus d'automatisation a entraîné l'aggravation de la plupart des difficultés de la Commission de l'assurance-chômage, qui s'est lancée dans ce programme trop rapidement et qui a obligé le Ministre à revenir en arrière, lors d'une récente déclaration en Chambre. L'automatisation ne peut réussir que si les ordinateurs sont correctement programmés et je pense que vous avez très bien défini le problème, monsieur le ministre, lorsque vous avez dit que si le processus avait commencé il y a 15 ans nous serions peut-être à jour; cependant, on n'a pas commencé il y a 15 ans et je crains que le ministère des Postes ne se casse la figure en tantant de rattraper le temps perdu. J'ai remarqué dans le budget que l'on prévoit 24 millions de dollars pour les services spéciaux. Je présume que ceci se rapporte aux exigences financières du programme d'automatisation. Il faut également financer les relations publiques du ministère afin d'encourager le public à employer le nouveau code, qui est assez compliqué et que beaucoup de personnes ont du mal à adopter; évidemment, si le public n'utilise pas ce code, la seconde étape sera encore pire que la première. Ce sera alors une véritable pagaille car les services seront mi-automatisés, mi-manuels, ce qui ne fera rien pour les améliorer. Je sais que l'on a dépensé des fonds importants pour des petits gadgets tels que des calendriers, des porte-cartes, distribués gratuitement pour tenter de populariser les codes postaux; je suppose que toutes ces dépenses relèvent du fonds de services spéciaux de 24 millions de dollars, et contribuent ainsi à accroître le déficit du Ministère. J'aimerais que vous me donniez des détails à ce sujet. Je mentionnerai également les études spéciales que l'on a effectuées et sur lesquelles reviendra mon collègue de Winnipeg-Nord-Centre.

A mon avis, le problème essentiel a été le manque d'intérêt accordé aux relations publiques et, à ce sujet, je ne comprends pas pourquoi votre ministère annonce que l'on utilisera de moins en moins le portrait de la Reine sur les timbres canadiens, l'année même où la Reine nous rendra visite. L'annonce de cette mesure a entraîné beaucoup de protestations. Peut-être le Ministre pourra-t-il nous dire précisément quels sont ses plans à ce sujet?

Pour terminer mes remarques et pour permettre au Ministre de nous faire une brève réponse, je citerai comme dernier commentaire des activités du ministère des Postes un extrait du numéro de mai 1973 du magazine «*The Executive*». L'article en cause était intitulé: «Qu'avons-nous à faire des postes?»; ce titre avait peut-être une double signification, je ne sais pas. Nous utilisons une phrase de ce genre dans l'Armée de l'air. L'en-tête de

## [Text]

angry cry of businessmen across the land a charge its new professional managers say is grossly unfair?", and Mr. Mackay has presented a spirited defence against the criticisms of the business community.

Perhaps even more important than that, Mr. Minister, is the continuing low morale in the Post Office department, which is expressed in a letter in the latest issue of the *Communications Magazine* for May, 1973, where an employee from St. John's Newfoundland, speaks in these terms: "A new look has arrived at Canada Post with the introduction of Telepost, etc. The employees of the Post Office can now feel a sense of pride in that they are now a part of the finest post office in the world." That sounds good, but then he goes on to the next paragraph and says:

Refreshing, isn't it? The new look does exist, but not entirely in the perspective of the above paragraph. Postal workers are not rejuvenated, but still dejected and defiant against management.

• 1015

I think along with the public relations image of the Department, the low morale of the employees is your main problem and you cannot expect the once outstanding reputation that the Post Office Department had in serving the public, to be restored until drastic action is taken in these two areas, until we return to the time where we can say, in effect, that neither rain, sleet, hail nor all the other problems will deter the Post Office Department from its appointed task.

**The Chairman:** Fine, yes, go ahead, Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Thank you, Mr. Chairman. I listened carefully and with great attention to the remarks of the hon. member. I would like to tell him that following his numerous representations on the Wasagaming Post Office, as he knows, because I told him at the time he first contacted me that it was not our intention to close this place, it was a problem of not finding anybody to be postmaster for the summer.

**Mr. Dinsdale:** No, not for that price.

**Mr. Ouellet:** You had some questions of payment and so on. We have looked at this and I am pleased to report that we have now located somebody in the park ready to be postmaster. This is a man who has a drugstore in the park who has adequate facilities and staff also to provide efficient postal service. The only problem at the moment is that he has to obtain authority from the national park to operate a post office. I suppose you will support his efforts to get this authority. I do not think there will be too much problem getting authority to operate the post office in his store. He is now trying to obtain this authority and if it is the wish of the people in the area, we will surely give him the chance to operate the post office in the park this summer. That is number one.

**Mr. Dinsdale:** Just a supplementary, Mr. Minister, and perhaps I should leave this to my colleague, that means the post office building is not going to be used?

**Mr. Ouellet:** Well, the post office building at the moment is not a post office building. It belongs to a private entrepreneur who has his own office. We appoint a postmaster, but this is a grade of postmaster where the postmaster has to supply his own office.

**Mr. Stewart (Marquette):** Could I ask a supplementary at this point?

## [Interpretation]

L'article est la suivante: «La colère des hommes d'affaires du pays est-elle totalement injuste, comme le disent certains des nouveaux directeurs?»; à cet égard, M. MacKay a répondu avec humour aux critiques des hommes d'affaires.

Plus important peut-être, monsieur le ministre, est la dégradation permanente du moral des employés telle que la révèle une lettre publiée dans le dernier numéro du magazine «Communications»; dans cette lettre, un employé de Saint-Jean, Terre-Neuve, affirme: «Les postes canadiennes ont adopté un nouveau style avec le lancement de Téléposte», etc. Les employés peuvent maintenant se sentir fiers de faire partie du meilleur système postal au monde». Ceci paraît excellent mais il affirme ensuite, au paragraphe suivant:

Intéressant, n'est-ce pas? Le nouveau style existe mais pas tout à fait comme je l'ai décrit ci-dessus. Les travailleurs postaux n'ont pas repris d'allant mais restent toujours déçus et méfiants à l'égard de la direction.

Je pense que le mauvais moral constitue l'un des gros problèmes essentiels avec la mauvaise image publique du ministère, et que vous pouvez vous attendre à ce que la réputation d'autrefois excellente des postes canadiennes soit rétablie tant que des mesures sérieuses n'auront pas été prises dans certains domaines; peut-être reviendrons-nous alors à l'époque où rien n'empêchera les postes de remplir les tâches.

**Le président:** Très bien; allez-y, monsieur Ouellet.

**M. Ouellet:** Merci, monsieur le président. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les remarques de l'honorable parlementaire. J'aimerais lui dire qu'à la suite de ces nombreuses requêtes au bureau de poste de Wasagaming, j'ai examiné la situation et je lui avais dit que nous n'avions pas l'intention de fermer ce bureau de poste puisque le seul problème était de trouver quelqu'un qui puisse y être maître de poste pour l'été.

**M. Dinsdale:** Non, pas pour ce prix.

**M. Ouellet:** Vous aviez certaines questions au sujet des traitements etc. Nous avons examiné la situation et je suis heureux de vous dire que nous avons maintenant trouvé quelqu'un disposé à y être maître de poste. Il s'agit d'une personne qui a un magasin dans le parc et dispose des moyens et du personnel adéquat pour assurer un service postal efficace. Pour l'instant le seul problème est d'obtenir l'autorisation du parc national pour y faire fonctionner un service postal. Je suppose que vous appuierez fort pour obtenir cette autorisation. Je ne pense pas qu'il y aura trop de problème à cet égard. Cette personne tente maintenant d'obtenir l'autorisation nécessaire et, si les gens de la région le désirent nous lui donnerons très certainement la possibilité d'assurer le service pour le parc cet été. Voilà la réponse à votre première question.

**M. Dinsdale:** Question supplémentaire, monsieur le ministre; peut-être devrais-je laisser cela à mon collègue, mais ceci signifie-t-il que l'immeuble des postes ne sera utilisé?

**M. Ouellet:** En fait, l'immeuble des postes n'est pas actuellement un immeuble des postes. Il appartient à un entrepreneur privé, qui y a ses bureaux. Nous nommons actuellement un maître de poste mais il s'agit d'une personne qui devra fournir son propre bureau.

**M. Stewart (Marquette):** Puis-je poser une question supplémentaire à ce sujet?



[Texte]

**The Chairman:** Quickly.

**Mr. Stewart (Marquette):** Mr. Minister, concerning the building where the post office has been located for the past 20 years, as you know we have strict zoning laws in the national park and this is designated as a post office. It was built to be used exclusively as a post office, it has all the facilities and you run into a problem of continuity if this building is not used.

**Mr. Ouellet:** As I understand it the problem would not exist if the gentleman there were ready to continue. The information I received from Mr. Dinsdale is that the gentleman wants to sell his residence and unfortunately it is not possible for the Department of Public Works to buy this building for government purposes. Therefore, the position is the same as it used to be. We want to have somebody to act as postmaster and it is in the regulations that if he is the postmaster he has to supply the facilities himself.

**The Chairman:** Mr. Trudel, on a point of order.

**Mr. Trudel:** Mr. Chairman, is it possible to have the Minister comment on the points that were raised by Mr. Dinsdale and then possibly we could open up the entire discussion. Otherwise, we will be concentrating the entire meeting on just one member.

**The Chairman:** Yes. I was concerned also. We have this room until 11:00 a.m., and Mr. Minister, Mr. Dinsdale raised two points, I think, morale and public relations.

**Mr. Ouellet:** Yes.

**The Chairman:** ... Would you comment on that and then I could get into a series of questioning.

**Mr. Ouellet:** All right. I can be very brief on three important points that Mr. Dinsdale has raised, the Saturday delivery, the professional and special services and the Queen's stamps. For the Saturday delivery, I would like you to remember that, in February, 1969, delivery service by letter carriers in urban areas was reduced from six days a week to five days a week. This action was prompted by two major factors.

• 1020

The first was the report of the Royal Commission on Working Conditions in the Post Office, the Montpetit Report, which recommended that postal workers be granted a five-day work week with a minimum of staff having to work on Saturday and Sunday. The second factor was cost. The deficit of the department was pretty high—it was at a precedent level at the time—and it was decided, rightly or wrongly to take some measures in order to trim this deficit. It was in that vein that the decision was taken.

To answer your remark very directly, the reintroduction of Saturday delivery will require substantial adjustments, including additional staffing, to our own processing, transportation and administrative activity, as well as the delivery activity itself. We estimate that it will require close to 3,500 additional full-time employees at a cost in excess of \$35 million per year, and obviously we are unable to identify any increased revenue which will result from this action.

Sure, some people in urban areas would be satisfied with an extra day of service and, we are looking at this. I have said, and I am repeating here, that this is not a file which is closed. I am still looking at it and, if I am convinced, if I have enough evidence, that this is a "must" in order to have a good service, we will see if it can be done.

[Interprétation]

**Le président:** Rapidement.

**M. Stewart (Marquette):** Monsieur le ministre, comme vous le savez il y a dans ce parc des règlements de zonage très stricts et l'immeuble qui a servi de bureau de poste pendant un temps est désigné comme bureau de poste. Il a été construit exclusivement à cet effet et je me demande si vous n'aurez pas des problèmes si vous ne le prenez pas.

**M. Ouellet:** Si je comprends bien, le problème n'existerait pas si le responsable actuel serait disposé à continuer d'assurer ce service. D'après ce que m'a dit M. Dinsdale cette personne désire maintenant vendre sa maison et il n'est malheureusement pas possible au ministère des Travaux publics de l'acheter pour le gouvernement. La situation reste donc comme elle l'était auparavant. Nous voulons que quelqu'un soit maître de poste et les règlements prévoient que dans ce cas cette personne devra fournir ses propres bureaux.

**Le président:** M. Trudel pour un rappel aux Règlements.

**M. Trudel:** Monsieur le président, le ministre pourrait-il répondre aux questions posées par M. Dinsdale, après quoi nous pourrions entendre le débat, sinon, toute la réunion sera consacrée à un seul membre du comité.

**Le président:** En effet. Nous n'avons cette pièce que jusqu'à onze heures et, monsieur le ministre, je pense que M. Dinsdale a soulevé deux questions concernant le moral et les relations publiques.

**M. Ouellet:** En effet.

**Le président:** Pourriez-vous lui donner une réponse à ce sujet ce qui nous permettrait de passer à d'autres questions.

**M. Ouellet:** Très bien. Je serai très bref; je répondrai à trois remarques de M. Dinsdale concernant les distributions de courrier le samedi, les services professionnels dit spéciaux et les timbres. En ce qui concerne la distribution du courrier le samedi, j'aimerais vous rappeler qu'en février 1969 nous avons réduit le nombre de jours de distribution du courrier dans les zones urbaines de 6 à 5 jours par semaine. Cette mesure est due à deux considérations essentielles.

La première provenait du rapport de la Commission royale d'enquête sur les conditions de travail dans les Postes canadiennes, c'est-à-dire du Rapport Montpetit, qui recommandait que l'on accorde aux employés des Postes une semaine de travail de cinq jours, en assurant un personnel minimal pour les samedi et dimanche. La seconde provenait des coûts. Le déficit du ministère était très élevé, et l'on a décidé, justement ou non, de prendre des mesures pour le réduire. C'est dans ce but que la décision a été prise.

Pour vous répondre directement, le retour à la distribution du courrier le samedi exigerait des modifications importantes de nos procédures actuelles, de nos systèmes de transport, de notre organisation administrative, et demanderait un personnel supplémentaire. Nous estimons que cela exigerait environ 3,500 employés additionnels à plein temps pour un coût dépassant 35 millions de dollars par an; il est évident que nous ne sommes pas en mesure d'évaluer les recettes supplémentaires que ceci pourrait entraîner.

Évidemment, certains habitants des zones urbaines seraient très satisfaits de ce service supplémentaire et nous l'étudions actuellement. Comme je l'ai dit, et je le répète, ce dossier n'est pas définitivement classé. Je l'étudie encore et je suis convaincu que s'il est absolument nécessaire d'assurer des distributions de courrier le samedi pour avoir un bon service, nous y reviendrons.

## [Text]

However, I must remind the members of the Committee that I believe that the union reaction to a return to rotating shift work, would be unfavourable especially as it will interrupt the Saturday and Sunday days of the rest. And I feel that if you are concerned by the morale of the employees—and you mentioned the morale of the employees in your remarks—you will recognize that this type of decision would have a direct effect on the morale of the employees.

We want to look at this question with a very open mind, but we are trying to do more in improving our service by other means. We have centered our attention on augmenting our week-end processing staff, rather than reintroduction of the Saturday delivery, for the time being; and we think, generally speaking, it is working well. We do think that the demand for an extra day of service is not so high.

The other point you raised concerns the professional and special services. I would like to clarify this because there is, maybe, a little misunderstanding on this point. This \$24 million does not concern the things that you were thinking about. The major portion of this amount, \$21.4 million, is for the following, paid under the authority of the Post Office Act—and you could divide it this way: stamps to stamp vendors, about \$1,000; the money order commission, \$37,000; remunerations to revenue postmasters, \$13.3 million; and remunerations to sub-postmasters, \$8 million. The people who are working as revenue postmasters and as sub-postmasters are those that qualify as "professional and special services" for us.

Finally, and briefly again, you raised the question of the Queen's visit to Canada. We are honoured that Her Majesty is coming to Canada and the Post Office has taken great pride in singling out her visit to Canada by issuing two special stamps on the occasion of her visit. Moreover, this is going to be the biggest stamp ever produced by the Canada Post Office. Lots of Canadians have written to us asking why we always stay with this small traditional little stamp. There are all kinds of things that could be done to make the Canadian stamp look nicer, be more popular and so on. We want to experiment in this, we want to use different sized stamps, and we want to single out more particularly the Queen's visit by a very special two stamps that will be launched in honour of her visit and in honour of the Commonwealth Conference this summer in August. Surely this is not an insult to the Queen. It is very natural that we do this and we of the Post Office are delighted to do it.

• 1055

Concerning the low definitive, I do not think people who look at it and know the type of stamp that we are selling and the types of programs that we have, will take exception to it, because the biggest stamp seller is the 8 cent stamp. Over 90 per cent of all our stamps are 8 cent stamps and the Queen will remain on the 8 cent stamps. There is no intention of changing it. I think the low definitive for the Prime Minister is a move and an announcement that has been well received and many Canadians have applauded it. I think it is traditional with the history of Canada, something that has been done by the Bank of Canada with success, and so far the reaction we have received for the low definitive for the Prime Minister has been very good.

**Mr. McRae:** I have just two or three short comments. I agree that at this stage of the game we need a great deal of mechanization in the post office because of the message amount of mail being carried. However, I feel mechanization is no substitute for better employee relations. This is something Mr. Dinsdale mentioned and we all are aware of that. There has been a noticeable decrease in pride in the service over the last seven, eight or ten years and I would

## [Interpretation]

Toutefois, je dois rappeler aux membres du Comité qu'à mon avis les syndicats verraient d'un mauvais œil le retour au roulement des équipes de travail, surtout si elles devaient interrompre les jours de repos du samedi et du dimanche. Si l'on se préoccupe du moral des employés, comme vous l'avez fait dans vos remarques, il faut alors reconnaître que ce genre de décision pourrait avoir des conséquences négatives directes.

Nous examinons cette question avec libéralisme mais nous tentons d'améliorer notre service par d'autres moyens. Nous avons concentré nos efforts sur l'augmentation du personnel de traitement en fin de semaine plutôt que sur le retour aux distributions de courrier le samedi; pour l'instant, nous pensons que ce système fonctionne bien. Nous ne pensons pas que le nombre de personnes souhaitant des distributions de courrier le samedi soit énorme.

Votre deuxième concernait les services professionnels et spéciaux. J'aimerais vous donner des détails à ce sujet car il me semble qu'il y a une certaine confusion. Les 24 millions de dollars ne concernent pas les facteurs que vous avez mentionnés. L'essentiel de ce chiffre, c'est-à-dire 21.4 millions de dollars, concerne des dépenses effectuées en vertu de la Loi sur les Postes canadiennes, au chapitre suivant: \$1,000 pour les timbres, \$37,000 pour la commission des mandats-poste, 13.3 millions de dollars pour les rémunérations des maîtres de poste et 8 millions de dollars pour les rémunérations des sous-maîtres de poste. Les maîtres de poste et sous-maîtres de poste font, pour nous, partie des «services professionnels et spéciaux».

Finalement, vous avez soulevé la question de la visite de la Reine. Nous sommes très honorés de recevoir Sa Majesté et les Postes canadiennes sont très fières de marquer cette date par l'émission de deux timbres spéciaux. Ce sera le plus grand timbre émis par le ministère des Postes. Nombre de Canadiens nous ont écrit pour nous demander pourquoi nous nous en tenons toujours aux mêmes dimensions. On peut faire beaucoup pour rendre les timbres canadiens plus attrayants, plus populaires, etc. Nous tentons des expériences, nous essayons d'utiliser plusieurs formes; plus particulièrement, nous tenons à souligner la prochaine visite de la reine ainsi que la conférence du Commonwealth qui se tiendra au mois d'août cet été par deux émissions spéciales de timbres. Ce n'est pas une insulte à la reine. C'est tout à fait normal pour les Postes et c'est avec le plus grand plaisir que le ministère s'exécute.

Pour ce qui est de la valeur du timbre, je ne crois pas que ceux qui connaissent nos timbres et qui sont au courant de nos programmes le prendront mal; le timbre qui s'est vendu le plus a toujours été celui de 8c. Quatre-vingt-dix pour cent de tous nos timbres sont des timbres de 8c; la reine continuera d'y figurer. Aucun changement n'est prévu. Pour ce qui est des timbres de faible valeur à l'effigie du premier ministre, l'annonce en a été fort bien reçue par bon nombre de Canadiens. C'est maintenant une tradition au Canada d'agir ainsi; la Banque du Canada a d'ailleurs eu beaucoup de succès à cet égard. Je le répète la réaction jusqu'à présent a été excellente.

**M. McRae:** J'ai quelques observations, si vous le permettez, monsieur le président. Je sais qu'au point où sont les choses il y a lieu de mécaniser aux postes à cause du volume du courrier. Cependant, je ne crois pas que la mécanisation doive se faire aux dépens de saines relations ouvrières, M. Dinsdale en a parlé tout à l'heure; c'est un point qui nous préoccupe tous. On a noté l'érosion du sentiment de fierté d'appartenir au service au cours des



[Texte]

hope that your efforts in the next year or two will see an improvement in that situation.

I am concerned in my own community, and I suspect that this is the case across the country, that middle management of the post office, not the supervisor so much, is out of touch with the employees and that there tends to be a sort of upward mobility among this group of people. They tend to look upward but they cannot seem to look sideward or downward, and there is not the kind of good employee relations that I think is going to be necessary if the spirit of pride in the service is going to return.

I also wonder at times if, in our community anyway, increasing the size of the post office rather than making smaller sub post offices is in fact a good thing. I see employees who for years knew what they were doing, knew the routes and so on, and I wonder if by putting them together in one group and in one post office, if it was enlarged somewhat, really would improve the service. It seems to me that some decentralization may be helpful, and the last point I would like to make is that I would hope we would be very careful before we remove any more rural post offices. A rural post office is a very important centre in a community. I have been married now for 18 years, and I have always gone to a rural post office.

An hon. Member: Good for you, Paul.

• 1030

**Mr. McRae:** At no time have I ever had my mail delivered. I know the significance of that kind of a post office to a community, even if it is not efficient. And what is efficient these days? I think one should be very, very careful about any downgrading of this kind of service because the rural post office is a social necessity in many, many communities, no matter how small the community, and unless the community completely disappears this is something I would make a very strong plea for.

Finally, I would like to commend the Postmaster General because I have heard from employees across the country and in our own communities that there is a very good feeling about what is beginning to happen. I would hope that this whole notion of pride in the service can be redeveloped and that communications between the various levels in the Post Office can be improved. Thank you.

**Mr. Ouellet:** Briefly, on good industrial relations in the Post Office, I would like to say I surely agree with the member that it is extremely important for us—whether it may have been the programs launched or the efforts made to mechanize and modernize our operations—to depend on the good services of the employees themselves. They are the ones who can really make the thing work effectively. Therefore, it is imperative that our employees do the type of job that we are hoping they can do.

As you probably recall, one of the things integrated in our last contract was the formation of a manpower committee that will be responsible for dealing with grievances and so on between employees and management. We are looking forward to this committee working and being very effective in order to keep this good relationship.

Recently we notified the unions that our representatives on this committee had been appointed and were ready to meet and discuss matters with representatives of the unions. This manpower committee could be a very efficient tool for creating the kind of relationship we want and which we think is important to have.

Secondly, I would welcome any initiative by members of Parliament who have contacts with postmasters in their own communities or with employees themselves, to help us prevent a small little thing from becoming a major crisis. Very often, if we settle a little issue quickly at the local level, we would do much better than if we had waited until this thing became aggravated and came to the national level for attention.

[Interprétation]

sept, huit ou dix dernières années; il est à espérer que vos efforts pourront d'ici un an ou deux amener une amélioration.

Dans ma localité, et c'est sûrement à peu près la même chose partout au pays, on s'inquiète du fait que les cadres intermédiaires, non pas tellement les surveillants, semblent s'éloigner de plus en plus des employés et se préoccuper surtout de l'avancement de leur carrière. On regarde plus haut, non plus tellement de chaque côté ou plus bas, ce qui est loin d'amener le genre de relations industrielles qui est nécessaire si l'on veut ramener la fierté d'appartenir au service qui existait déjà.

A ce sujet, je commence à me demander s'il est souhaitable d'agrandir les bureaux de poste plutôt que de créer un plus grand nombre de bureaux auxiliaires. Je connais des employés qui depuis des années suivent les mêmes itinéraires, maintenant connaissent parfaitement leur travail, et je me demande si c'est une amélioration que de les grouper tous ensemble dans un seul bureau de poste élargi. Il me semble qu'il y a place pour la décentralisation. Une dernière suggestion, monsieur le président: j'espère qu'on y pensera deux fois avant de fermer d'autres bureaux de poste ruraux. Le bureau de poste rural est important pour la localité. Je suis marié depuis 18 ans maintenant; je me suis toujours rendu au bureau de poste rural.

Une voix: Bravo, Paul.

**M. McRae:** Jamais mon courrier n'a été livré à domicile. Je sais quelle importance peut revêtir le bureau de poste local, même s'il n'est pas toujours efficace; d'ailleurs, qu'est-ce que l'efficacité aujourd'hui? Il faudra faire très attention avant de réduire le service à ce niveau; le bureau de poste rural répond à un besoin social dans bien des localités, et cela n'a rien à voir avec leur importance; à moins que la localité ne disparaisse complètement, il n'y a certainement pas lieu de fermer le bureau de poste.

Enfin, je tiens à féliciter le ministre des Postes; s'il faut se fier à ce que disent les employés et les habitants des diverses localités, la situation redevient encourageante. J'espère que le sentiment de fierté d'appartenir au service chez les employés pourra resurgir, que la communication entre les diverses catégories d'emplois aux Postes, sera rétablie. Merci.

**M. Ouellet:** Concernant les relations industrielles aux Postes, je tiens à dire que je suis parfaitement d'accord avec le député. C'est très important pour nous. Qu'il s'agisse des nouveaux programmes que nous lançons ou du processus de mécanisation et de modernisation de nos opérations, ce sont les employés qui sont la clé. Ce sont eux qui font que le travail s'effectue ou non. On doit permettre aux employés de faire le travail auquel on s'attend d'eux.

Vous n'ignorez pas que le dernier contrat de travail prévoyait la formation d'un comité de la main-d'œuvre qui devait examiner les griefs et être le trait d'union entre les employés et la direction. Nous comptons que ce comité nous permettra d'instaurer d'excellentes relations avec nos employés.

Récemment, nous avisons les syndicats que nos représentants au sein de ce comité avaient été nommés et qu'ils étaient prêts à discuter avec eux. Nous mettons beaucoup là-dessus. De saines relations industrielles sont absolument essentielles.

Je souligne également que je vois d'un très bon œil l'intervention des députés qui connaissent bien le maître de poste dans leur localité; souvent, ils peuvent nous aider à régler les différends qui se produisent à l'échelon local et qui pourraient dégénérer. Une intervention rapide et satisfaisante à l'échelon local souvent permet de régler les problèmes qui pourraient prendre des proportions nationales.

[Text]

I surely welcome members of Parliament to take a keen interest in Post Office activities: meeting their postmasters or representatives of the Post Office. They could sit from time to time with employees to determine their grievances and try to help solve them locally—right there with the postmaster.

**Mr. McRae:** That was very effective a few years ago in our area and I believe it should be revived. There are areas of real conflict that I think can be resolved in this way.

**Mr. Ouellet:** The second point you raised, Mr. McRae, was on rural post offices. Let me be very clear to all members of the Committee and to the public at large that as far as we are concerned there will be no more closing of rural post offices. We will make sure not only that the rural post offices will not be closed but also they will have a new dimension and sense of presence in rural areas.

• 1035

I believe the post office, especially in rural areas, could have a larger dimension, a larger role. It is surely a federal presence there. We could expand on the activities of the post office where it could be the centre of communications, the centre of information for all citizens going to their post office and getting information from the governments, federal, provincial and so on. Unless, of course, there is nobody in the small locality who wants to be postmaster and there is no chance of finding somebody, but the general policy is: no more closing.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman and Mr. Minister, does the department still have a criterion where if a post office falls below that criterion it is a candidate for closure? Do you still have a criterion and, if so, what is it?

**Mr. Ouellet:** Every post office that exists at the moment will continue to do so. If a postmaster in a small village decides to quit we will try to find a replacement, somebody in the village to replace him. If we cannot find somebody, there could be an amalgamation with another post office nearby. There is no rule by which we say: if we do not get that percentage or those criteria we will close.

**Mr. Benjamin:** You are not worried if there are only 30 box holders or what the revenue is? That no longer applies.

**Mr. Ouellet:** No, this does not apply. One could say that it is a fine thing that there are no more rural post offices but I remind the members of the Committee that there are still 3,900 small rural post offices across Canada.

**Mr. Benjamin:** Mr. Ouellet, I submit that the job now is to look at the ones that should be reopened after the mess of three years ago. I know that you will be hearing from various members on that score.

May I make a submission, and I think it is something that could be easily corrected. When a vacancy for a postmaster comes about, in my experience, I would appreciate receiving a copy of the notice of the vacancy and the call for applications for the position. Usually the period of time in which applications close is so short.

I can cite an instance of a rural post office in my own riding which occurred this month. The notice was dated May 4. The local postmaster had not received it when I did. I received it on May 8 and applications close May 17.

[Interpretation]

J'encourage les députés à continuer de s'intéresser aux postes, à rencontrer les maîtres de poste ou les représentants des postes. Ils peuvent essayer de voir les employés et d'entendre leurs griefs sur le terrain même et même en présence du maître de poste.

**M. McRae:** Les efforts de ce côté ont eu beaucoup de succès il y a quelques années; je souhaite simplement qu'ils se répètent. Il y a des différends qui existent et qui peuvent être solutionnés plus facilement à ce niveau.

**M. Ouellet:** Vous avez parlé des bureaux de poste ruraux, monsieur McRae. Je veux que tous les membres du Comité et le public comprennent qu'en ce qui nous concerne il n'est aucunement question de fermer d'autres bureaux de poste locaux. Nous voulons, non pas seulement éviter l'élimination des bureaux de postes ruraux, mais bien plus, leur donner une nouvelle dimension, une présence réelle au sein des localités et régions rurales.

Le rôle des bureaux de postes au sein des régions rurales peut certainement être élargi. C'est une forme de présence fédérale. Le Bureau de postes peut devenir le centre de communications pour tout ce qui touche les gouvernements, fédéral, provincial, municipal. Il peut devenir le centre d'attraction pour tous les citoyens. Évidemment, il y a toujours la possibilité que personne au sein de la localité ne voit le besoin de mettre deux postes, et qu'on ait à un moment donné très peu de chances d'en trouver un; cependant, de façon générale, il n'est pas question de fermer les bureaux de poste.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, monsieur le ministre, le ministère a-t-il toujours des critères auxquels doivent se soumettre les bureaux de poste sous la menace d'être fermés? Existe-t-il toujours un ensemble de règles strictes?

**M. Ouellet:** Tous les bureaux de poste qui existent actuellement doivent être maintenus en opération. Si le maître de poste dans un petit village décide de quitter son emploi, on essaie de le remplacer parmi les habitants du village. Si on ne trouve personne, le Bureau de poste peut rattacher un autre tout près. Il n'a plus de pourcentage ou de critères précis sous lesquels il y a fermeture d'office.

**M. Benjamin:** N'importe qu'il y ait seulement 30 cases postales en usage ou que les revenus soient très faibles. Tout cela ne s'applique pas.

**M. Ouellet:** C'est exact. On peut toujours parler des bureaux de postes ruraux et de leur utilité, mais je signale aux membres du comité qu'il y en a encore 3,900 répartis dans tout le Canada.

**M. Benjamin:** Il faut peut-être se demander s'il ne conviendrait pas d'en réouvrir quelques-uns après ce qui s'est passé il y a trois ans. D'autres députés comptent bien vous faire part de leurs instances à ce sujet.

Il y a une suggestion que j'aimerais bien vous faire et à laquelle il serait sûrement facile de donner suite. Lorsqu'il y a poste comblé au niveau du maître de poste, j'aimerais bien recevoir un exemplaire de l'avis de concours ou de l'invitation des demandes. Habituellement, le délai accordé pour répondre est extrêmement court.

Je puis vous citer un cas qui s'est produit dans un bureau de poste rural de ma circonscription ce mois-ci. L'avis était daté du 4 mai. Le maître de poste du bureau ne l'avait pas encore reçu quand moi j'avais pu en prendre connaissance. L'avis m'était parvenu le 8 mai; les demandes devaient être présentées pour le 17, courant.



## [Texte]

In a rural area if you are really looking for somebody to fill the job then you have to give more time than two weeks. I think at least three weeks and preferably four weeks should be allowed for the calling of applications.

I can see the problem if somebody died while at work and you would have to move somebody in temporarily. I suggest that this could easily be done but provision should be made for a longer period of time for applications to be received.

Quite often members get the notice and by the time we get it and try to pass the word around in our constituencies—if you are interested send in your application—there is only a matter of a few days left for someone to act.

May I move, Mr. Chairman, to this matter of postal deficits. I hope I sense less concern now with Mr. Kierans' idea of the Post Office Department paying its own way in X number of years because that has resulted in tragic things happening. I submit that we be more concerned about service and less about deficits.

In the matter of deficits, can I take it that *Time* and *Readers Digest* no longer benefit to the tune of about a million and a half a year in losses to the Post Office Department, in effect, a subsidy?

**Mr. Ouellet:** I will take note of this question.

• 1040

**Mr. Benjamin:** All right. What about the imbalance in revenue between Canada and the United States? At one time there was something like a \$15- or \$20-million-a-year imbalance. It was costing us that much more than we received in revenue from their mails to us. I understand there were negotiations going on on this. Has anything happened to that imbalance?

In the area of junk mail, it seems to me that first-class mail users have been hit with successive rate increases. Am I correct in thinking that the Post Office Department is having deficits on second-, third- or fourth-class mail. Much of that is just junk mail; most of us do not want it anyway. I do not like *Readers Digest* sending me stuff about buying their records or their books all the time. I understand they call upon the services of the post office for millions of items per year.

Are any steps being taken in these areas to raise revenues? They would have two purposes, to raise revenue and to eliminate a lot of the junk mail. They could hire somebody else to haul that around for them. Some attacks in those areas would do something about deficits and probably reduce some of the load on the post office personnel and equipment.

Another thing I would like to know about is the rural routes. Do I take it from your initial remarks, through you, Mr. Chairman, that you intend to make some provision in contracts with rural route contractors for increases during the life of the contracts? If so, will you use your knowledge of your own costs of running trucks rather than just rely on the submissions of the contractors? Whether or not those provisions will be there, will you take into account what you know yourselves about increases in gasoline prices, licence fees, insurance rates, and so forth?

## [Interprétation]

Dans les régions rurales, si vous voulez vraiment les postes laissés vacants, il faut que vous accordiez un délai de plus de 2 semaines. On devrait prévoir au moins trois ou quatre semaines.

Je sais qu'il y a des cas particuliers; par exemple, je suppose que lorsque quelqu'un décède en poste, et que vous voulez le remplacer sur une base temporaire, il vous faut procéder rapidement. Cependant, de façon générale, on devrait prévoir un délai beaucoup plus long pour permettre aux gens de présenter leurs demandes.

Les députés sont au courant. Souvent, lorsqu'ils reçoivent des avis de ce genre, et qu'ils essaient de mettre au courant leurs électeurs, au cas où certains d'entre eux seraient intéressés, ils s'aperçoivent qu'en fin de compte il ne reste plus que quelques jours pour agir.

Je passe maintenant à la question des déficits que peut accumuler le ministère des Postes. J'espère qu'on prête de moins en moins d'attention à cette idée qu'avait eue M. Kierans il y a quelques années voulant que le ministère des Postes puisse devenir rentable au bout d'un certain nombre d'années. Pour moi, cela a été le début du gâchis qui s'est produit. J'estime qu'on doit se préoccuper davantage du service et moins des déficits qui pourraient survenir.

Parlant de déficit, est-ce que le *Time* et le *Readers' Digest* continuent de contribuer à ceux du ministère des Postes pour une valeur de 1 million de dollars tous les ans, ce qui peut être très bien considéré comme une subvention?

**M. Ouellet:** Je dois prendre votre question en préavis.

**M. Benjamin:** D'accord. Que penser maintenant de la répartition des revenus entre le Canada et les États-Unis? À un moment donné, il y avait quelque chose comme 15 ou 20 millions de dollars de différence tous les ans. En deux mots, c'était la somme que nous perdions pour le courrier en provenance des États-Unis. Je crois comprendre qu'il y a eu des négociations à ce sujet. Est-ce qu'on a fait quelque chose pour amener un meilleur équilibre?

J'aborde maintenant le sujet de la publicité dans le courrier. Il me semble que les usagers du courrier de première classe ont dû faire face à plusieurs augmentations successives. Dois-je comprendre que le ministère des Postes doit faire face à des déficits pour le courrier de deuxième, troisième et quatrième classes? Tout ce courrier est surtout composé d'envois publicitaires et des pièces sans valeur; personne ne s'y intéresse. J'en ai assez des envois de *Readers' Digest* me demandant d'acheter des disques ou des livres. Je me suis laissé dire qu'il y a des millions d'envois de ce genre tous les ans et que les services des Postes sont largement mis à contribution pour des choses de ce genre.

Est-ce qu'on essaie de voir s'il n'y a pas possibilité d'augmenter les revenus dans ce domaine? Ce serait faire d'une pierre deux coups; on hausserait les revenus tout en éliminant une bonne partie de ce courrier. Les compagnies n'ont qu'à faire appel à des entrepreneurs privés. Il y a quelque chose à faire sûrement pour réduire les déficits des Postes et soulager les installations et le personnel.

Un sujet qui m'intéresse au plus haut point est celui de la livraison du courrier dans les régions rurales. Si je comprends bien, monsieur le président, il est question de prévoir un mécanisme par lequel on pourrait accorder aux entrepreneurs des augmentations pendant la durée des contrats. Dans ce cas, je vais savoir si le ministère des Postes s'en tiendra à ses données à lui ou sur les chiffres que lui soumettront les entrepreneurs. D'une façon ou d'une autre, est-ce qu'on a l'intention d'utiliser les données dont on disposera, par exemple, en ce qui concerne l'augmentation du prix de l'essence, de l'immatriculation, de l'assurance, etc.?

## [Text]

There is something else I would like to know about. When an employee applies for and writes an exam for a new position, usually one of a higher grade, a supervisory position or one that is called "self-supervisory," why can he not know what mark he obtained and why he failed? Then if he applied again he could try to teach himself and have a better chance of succeeding. I know of two or three instances of this in the city of Regina. One employee of more than 20 years' service could not find out why he did not pass. How is he to learn to do the job better if he cannot find out where he is falling short?

Another person who applied for employment with the Post Office Department failed the test—by the way, he is a two-year university student—for a very simple position. He failed the application. Then two months later he received notice from the Post Office that he had failed for a position he had never applied for. I was told when making a telephone inquiry that that application automatically applied to several positions and he was just being notified that he had failed one of the others too. You wonder sometimes about the morale of employees or why prospective employees feel that they are treated like numbers. They really do not get much personal attention. These are the kinds of little things that add to it.

That is all I have specifically for the moment, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Minister, would you like to reply?

**Mr. Ouellet:** I will do my best to reply to these numerous questions. You made a remark approving the fact that we were not going to close any more small post offices but hoping that perhaps we could reopen some. The criteria for providing services are the following, and it might be of interest of all the members to know these criteria:

## • 1045

1. There should be a distance of approximately five miles to the nearest post office.
2. A minimum of 30 families, with their residents grouped together in a reasonably compact and generally self-sufficient community.
3. That the customer must not be on a direct route of travel of a rural route or suburban service or in a position to be served therefrom.
4. That the cost of the mail service is to be reasonable and comparable to that generally applying to other communities of similar size and location.
5. The postmaster be required, as a condition of employment, to provide satisfactory accommodations for the post office except when the office is located in Crown-owned or Crown-leased property.
6. The revenue office classify in this group from one to 12 according to the work involved.
7. That the postmasters' salaries be according to the group classification of the post office.

The rates of pay, as you know, are determined through the collective bargaining process and are paid from postal revenue.

If members of the Committee are interested in these criteria, I could have the information circulated.

## [Interpretation]

Un autre point. Lorsqu'un employé soumet une demande ou se présente à un concours en vue d'obtenir un poste, habituellement il s'agit de postes supérieurs, de postes de surveillance ou de postes qui ne requièrent pas de surveillance, justement, pourquoi ne peut-on lui dire quelle note il a obtenue ou pourquoi il a échoué? Si on lui donnait raison, il pourrait mieux se préparer et se présenter de nouveau. J'ai pris connaissance de deux ou trois cas qui se sont produits dans la ville de Regina. Un employé qui comptait plus de 20 ans de service n'avait pas pu connaître les raisons de son échec. Comment peut-il s'améliorer si on ne lui dit pas ce qui ne va pas?

Une autre personne n'a pu réussir l'examen du ministère des Postes; il s'agissait d'une personne qui avait deux ans d'université et qui se présentait à un poste relativement peu élevé. Sa demande n'a pas été retenue. Cette personne a reçu au bout de deux mois un avis des Postes lui apprenant qu'elle avait échoué à l'examen. J'ai demandé plus de détails, on m'a dit au téléphone que la demande visait plusieurs postes à combler et que la personne en question avait été avisée de son échec pour l'un de ces postes. On se demande que peut être le moral des employés ou des postulants lorsqu'ils sont considérés comme des numéros. Ils ne reçoivent aucune attention personnelle. Ce sont des détails, mais tout cela s'ajoute.

C'est tout ce que j'avais à signaler, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie. Monsieur le ministre, vous voulez avoir l'occasion de répondre?

**M. Ouellet:** Je vais essayer de répondre à toutes les questions. Vous avez indiqué que vous étiez d'accord avec le fait qu'on n'envisageait pas de fermer d'autres bureaux de poste et avez exprimé l'espoir qu'on envisage d'en rouvrir quelques-uns. Les critères concernant les services à offrir sont les suivants; tous les membres du Comité sont sans doute intéressés de les connaître.

1. Il doit y avoir environ cinq milles au plus proche bureau de poste.
2. Il faut un minimum de 37 familles, dont les membres puissent être groupés de façon raisonnable et forment un groupe autonome.
3. Le client ne doit pas se trouver directement sur un itinéraire de livraison du courrier et d'une région rurale, se trouver dans une zone desservie de banlieue ou pourra être desservi d'une façon ou d'une autre.
4. Les coûts du service postal à fournir doivent être raisonnables et se comparer de façon générale avec ceux des localités comparables.
5. Le maître de poste, comme condition préalable, doit pouvoir disposer d'installations convenables pour le bureau de poste, sauf dans les cas où il doit être logé dans un immeuble appartenant à la Couronne ou loué par la Couronne.
6. Le bureau du Revenu doit prévoir un ou deux employés au sein du groupe, selon le travail à accomplir.
7. Le salaire du maître de poste doit être déterminé selon la classification du bureau de poste.

Pour ce qui est de l'échelle des salaires vous savez qu'il est déterminé par la négociation collective; les salaires sont versés à même les revenus des postes.

Je puis faire distribuer aux membres du Comité des exemplaires, s'ils le désirent.



[Texte]

**Mr. Benjamin:** I wish you would. It might head off some of the ones we shall ask you to reopen.

**Mr. Ouellet:** You raised a point about the 14-day deadline for application. We can be flexible on this. As you point out yourself, we could be rushed to appoint somebody. But generally speaking, there is no real urgency, because we know in advance. The general rule is 14 days; but it could be a month or three weeks, depending on the circumstances, if there representation is made.

You referred a few minutes ago to the imbalance between Canada and the United States. At the moment it is roughly two million against us, but negotiations are going on.

**Mr. Benjamin:** Can you say in which category of mail most of that occurs—first-class, or third-class mail?

**Mr. Ouellet:** I shall be calling upon Mr. Pageau, in a few minutes to explain about the time. Maybe he could answer both questions at the same time.

Now you talked about the rural route contract: all the factors you have raised will be considered in the new formula that we are preparing.

**Mr. Benjamin:** But there will be provision for increases during the life of the contract?

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Minister.

**Mr. Ouellet:** Concerning the point you raised about an employee who wanted to know his marks and so on: if you are interested in a particular case I think we could get ample information for you. It is very difficult to make public all the reports and all the marks, because some people could object. But if you have specific cases, we shall be delighted to help you on those.

**Mr. Benjamin:** I was more interested in learning whether there is a general policy that prevents a postmaster, or a postal official, from informing an employee of what his mark was and why he failed.

**Mr. Ouellet:** Generally speaking, we try to avoid this, because you can imagine the kind of problem that could arise: an employee, discussing his marks with his superior, saying, "I should have more". But if there is a special case, and you think there has been bad evaluation, we could look at it again and supply you with the information.

You raised the question of what you call "junk mail". I am not sure that "junk mail" is a term that we like to use. The Post Office is ready to accept all the mail that people want to send. Numerous companies are using our good services to send their literature and so on. I appreciate that there is abuse from time to time.

**An hon. Member:** Especially at election time.

• 1050

**Mr. Ouellet:** I will be talking this week in Toronto to the Direct Mail Association and I intend to raise these things with them. I think it is in their own interest that they discipline themselves to a point. We welcome their business. We think we are able to handle it and deliver it but we think they have to take their own measure of discipline because in the last analysis if they annoy the public too much, they will not benefit from it.

[Interprétation]

**M. Benjamin:** Ce sera utile. On pourra voir quels sont les bureaux qui sont éliminés d'avance parmi ceux qu'on vous demandera de réouvrir.

**M. Ouellet:** Vous avez parlé du délai de 14 jours pour ce qui est de la présentation des membres. Nous faisons preuve d'une certaine souplesse à cet égard. Comme vous le soulignez vous-même, il peut y avoir des causes où nous soyons obligés de procéder rapidement. De façon générale, cependant, nous avons été avisés d'avance et il n'y a pas d'urgence. La règle veut que le délai soit de 14 jours; il peut cependant être prolongé à 3 semaines ou 1 mois, selon les circonstances et si quelqu'un en fait la demande.

Vous avez abordé la question de la répartition des revenus postaux entre le Canada et les États-Unis. L'échange est actuellement de 3 millions de dollars à notre désavantage, mais les négociations se poursuivent à ce sujet.

**M. Benjamin:** A quel niveau est-ce que les pertes se produisent surtout? Est-ce que c'est le courrier de première classe, de troisième classe qui y contribue le plus?

**M. Ouellet:** J'allais demander à M. Pageau de vous donner plus de détail au sujet de l'affaire du *Time*. Il pourra vous donner les chiffres que vous demandez en même temps.

En ce qui concerne les contrats pour la distribution du courrier dans les régions rurales, la nouvelle formule envisagée tiendra compte des facteurs que vous mentionnez.

**M. Benjamin:** Mais il y aura des dispositions qui prévoient des augmentations pendant la durée du contrat, n'est-ce pas?

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Ouellet:** Maintenant, vous parlez des employés qui veulent connaître leurs notes et les raisons de leur échec. Si vous avez des cas bien précis à nous soumettre, nous pouvons obtenir ces deux renseignements pour vous. C'est une question assez délicate; bien des gens ne tiennent pas à ce que les résultats des concours soient connus. De toute façon, nous sommes prêts à vous aider dans les cas que vous mentionnez.

**M. Benjamin:** Ce que je voulais savoir surtout, c'était si de façon générale le maître de poste ou le représentant des postes avait pour instruction de ne pas révéler aux candidats leurs notes ou les raisons de leur échec.

**M. Ouellet:** De façon générale, nous évitons de révéler ces choses; vous comprendrez que c'est délicat. On est jamais satisfait de ses notes. Dans les cas spéciaux cependant, s'il y a eu mauvais jugement, on peut réouvrir le dossier et obtenir les renseignements désirés.

Vous avez parlé de la publicité dans le courrier ou des pièces de courrier sans valeur. C'est une expression que nous évitons d'utiliser. Le ministère des Postes doit accepter tout le courrier qu'on lui demande d'acheminer. Bon nombre de compagnies utilisent nos bons offices pour acheminer leur matériel. Je sais qu'il y a parfois des abus.

**Une voix:** Surtout au cours des campagnes électorales.

**M. Ouellet:** Je dois m'adresser à la *Direct Mail Association* cette semaine à Toronto; je compte bien aborder le sujet à ce moment-là. Les compagnies ont tout intérêt à se restreindre elles-mêmes. Il n'est pas question de rejeter cette clientèle. Nous pouvons très bien acheminer le courrier que les compagnies nous confient. Les compagnies elles-mêmes n'ont pas avantage à ennuyer le public.

[Text]

I think that covers the point that you have raised. I will now call upon Mr. Pageau to deal with the two specific cases you have raised and I have left open.

**Mr. Benjamin:** May I ask a supplementary? Can you give us or send us later a breakdown of revenues and indicate whether the Post Office Department feels it is losing money in different categories of mail and how much?

**Mr. McKenzie:** On a point of clarification, Mr. Chairman. This meeting is going to be cut off at 11 o'clock; is this correct?

**The Chairman:** Yes, that is right.

**Mr. McKenzie:** Are we coming back?

**The Chairman:** The Chair is in the hands of the committee.

**Mr. Ouellet:** To answer your question, Mr. Benjamin, you already have this in the estimates.

**Mr. Benjamin:** I am sorry about that. On what page?

**Mr. Ouellet:** Page 19-11.

**The Chairman:** The Chair would like to get through with the Post Office estimates today because of the full agenda for the rest of the month. The Clerk advises me that we do not have a room either for this afternoon or this evening. That is not saying we could not attempt to get one. As I say, I am in the hands of the committee. If the committee wants to meet again this evening or this afternoon or on another occasion to study the estimates of the Post Office Department further—they have to be concluded by May 31.

**Mr. Dinsdale:** Mr. Chairman, if today's agenda is full, perhaps we could look ahead to the next few days.

**The Chairman:** We possibly could work them in on May 22 or May 31 if the Minister or his department officials are available.

**Mr. Ouellet:** Are you sure there is no room available tonight?

**The Chairman:** I am not certain at all. We could check and possibly wind it up tonight. The meeting started a bit slow and Mr. Benjamin went well over his time; I attempted to cut him off on several occasions but the answers seemed to be interesting to the whole committee, I admit particularly the NDP.

We will leave it perhaps at this and we will attempt to get a room this evening to meet later at 8 o'clock or on another day.

All right, let us have the answers.

**Mr. F. Pageau (Director of Postal Rates and Classification):** Thank you, Mr. Chairman. Dealing first with the issue of *Time* and *Reader's Digest*, we usually do not cost publications individually as we have 3,000 as a whole, but the figures that we had for the information of this committee last year on the 1971-72 fiscal year, based on a fully allocated cost publication basis, the deficit for handling *Time* in Canada was \$1,700,000 and for *Reader's Digest* was \$1,156,000. On the question of the imbalance of international traffic the over-all unfavourable balance to Canada is estimated at some \$11 million. As a result of decisions taken at the last Postal Congress in 1969 the problem was such for countries like Canada and others that we played a major role in getting the congress to adopt a resolution to compensate countries suffering from such an adverse imbalance of traffic. As of May, this month, statistics are being kept all over the world of the incoming and outgoing traffic.

[Interpretation]

Je pense avoir répondu à toutes vos questions. Je demanderai M. Pageau d'aborder les deux points que j'ai mentionnés tout à l'heure.

**M. Benjamin:** Puis-je poser une question supplémentaire? Pouvez-vous nous donner ou nous envoyer plus tard une ventilation des revenus en indiquant si le ministère des Postes y perd pour certaines classes de courrier et à combien s'élèvent les déficits?

**M. McKenzie:** Je veux avoir une explication, monsieur le président. La réunion ne doit-elle pas se terminer à 11 heures?

**Le président:** En effet.

**M. McKenzie:** Est-ce qu'elle se poursuit plus tard dans la journée?

**Le président:** C'est au comité de décider.

**M. Ouellet:** Pour répondre à votre question, monsieur Benjamin, ce que vous demandez se trouve déjà dans le budget.

**M. Benjamin:** Je m'excuse. A quelle page?

**M. Ouellet:** Page 19-11.

**Le président:** La présidence aimerait bien qu'on puisse en terminer avec le budget du ministère des Postes aujourd'hui; le calendrier pour le reste du mois est extrêmement chargé. Le greffier me signale qu'on n'a pas prévu de pièce pour cet après-midi ou ce soir. On peut toujours essayer d'en obtenir une. De toute façon, je répète que c'est au comité de décider. Il peut vouloir se réunir de nouveau cet après-midi, ce soir ou un autre jour afin de poursuivre son étude du budget du ministère des Postes. La limite est le 31 mai.

**M. Dinsdale:** Si ce n'est pas possible aujourd'hui, on peut peut-être prévoir quelque chose pour les jours qui viennent.

**Le président:** On peut prévoir quelque chose pour le 22 mai ou le 31 mai si le ministre et ses hauts fonctionnaires sont disponibles.

**M. Ouellet:** Vous êtes sûr qu'il n'y a rien à faire pour ce soir?

**Le président:** Je suis loin d'être sûr. On vérifiera. La réunion a mis du temps à démarrer. M. Benjamin est allé au-delà de son temps de parole; j'ai bien essayé de l'interrompre en quelques occasions, mais les points qu'il soulevait semblent intéresser tout le comité et surtout le NDP.

Nous devons nous en tenir à cela pour le moment; je verrai s'il y a possibilité d'obtenir une pièce pour ce soir 8 heures ou un autre jour.

D'accord pour les réponses.

**M. F. Pageau (directeur des tarifs et de la classification):** Je vous remercie, monsieur le président. En ce qui concerne le *Time* et le *Reader's Digest*, nous n'avons pas les chiffres pour toutes les publications; il y en a 3,000 en tout. Cependant, en réponse à une demande du comité l'année dernière, nous avons calculé que pour l'année financière 1971-1972, le déficit pour le *Time* s'élevait à \$1,700,000 et pour le *Reader's Digest* à \$1,156,000. Pour ce qui est de la répartition des revenus concernant le trafic international de façon générale, le Canada accuse un déficit total de 11 millions de dollars. Il y a eu des décisions de prises au dernier congrès postal en 1969. Le Canada a insisté à ce moment-là pour que le congrès adopte une résolution visant à compenser les pays qui comme le Canada accusaient un déficit considérable. Depuis le début du mois de mai, tous les pays du monde enregistrent le courrier qui entre et le courrier qui sort.



[Texte]

• 1055

We hope through these statistics and the resolution of the Tokyo congress possibly to yield some \$3 million a year and that is not sufficient in a country as vast as Canada, but last week the executive council of the union decided to recommend that we double the rate of compensation to countries like Canada who suffer from such an imbalance of traffic.

As for the United States, we believe that about half of our \$11 million deficit applies to that traffic, but we have taken measures, as we indicated in the past, for instance, to attract more business from the United States and actually asked them to treat Canada for rates the same as any other country so that we can attract more second class mail to be mailed in Canada rather than in the States.

Concerning third class promotional mail coming from the United States, there are various measures now in effect that mean that mailers from the United States can no longer include in their promotional mailing a reply envelope addressed to a box in Canada to give the impression that these are Canadian mailings.

Also, we ourselves are watching very carefully that mails are not posted abroad by Canadian firms to benefit from lower graphic art rates or lower postage rates. I think we are very successful. We have stopped Canadian firms mailing abroad. This again is in the convention; it is up to us to be the watchdogs, and this has not only had a salutary effect on our revenue but also on our graphic arts industries.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. McKenzie.

**Mr. McKenzie:** Before I start, Mr. Chairman, I want to present a motion on the transportation aspects of the Post Office operations. There were disastrous effects after the Post Office took over mail delivery from the private contractors. We received some of the figures yesterday for eight cities which showed that it now takes 50 more vehicles and 447 more employees to operate the mail delivery. The ironic part is that the Post Office had information about how costly it would be for the Post Office to take over their delivery service themselves. They pointed out what happened in four of the cities that reverted to the Post Office having their own trucks.

**The Chairman:** Mr. McKenzie, perhaps I could caution you that we have about a minute left. If you could put your motion then the Chair and the Committee could be aware of it prior to 8 o'clock this evening and the Chair could perhaps take it under advisement.

**Mr. McKenzie:** All right, then I can give further explanations tonight.

I move that the Post Office Department phase out its intracity delivery services and, in the interests of economy and efficiency, return to contracted private delivery services.

I can give the complete explanation on this at the next meeting.

**The Chairman:** Yes, the Chair appreciates the motion and as I suggested will take under advisement whether it is in order or not. The Clerk has assured me he will make every effort to obtain a room for 8 o'clock this evening and you will be notified between now and 8 o'clock whether we can resume study of the Post Office Department's estimates.

[Interprétation]

On compte bien que les compilations de ces chiffres et la résolution du Congrès de Tokyo permettront de toucher \$3 millions annuellement même si ce n'est pas suffisant pour un pays aussi vaste que le Canada. D'ailleurs, le conseil exécutif de l'union a décidé de recommander la semaine dernière que la compensation pour les pays comme le Canada qui accusent un déficit considérable soit doublée.

La moitié du déficit total de 11 millions de dollars est due au courrier qui provient des États-Unis. Comme on l'a déjà dit, des mesures ont été prises pour accroître le volume d'affaires aux États-Unis. Le Canada a demandé d'être considéré sur le même pied que les autres pour qu'on ne poste plus de courrier de deuxième classe au Canada.

Pour ce qui est de la publicité en provenance des États-Unis, certaines mesures ont été prises pour empêcher les expéditeurs des États-Unis d'inclure dans leurs envois des enveloppes de réponse adressées à une case postale au Canada et donner l'impression qu'il s'agit d'envois canadiens.

Nous voyons également à ce que les compagnies canadiennes ne postent pas leurs envois à l'étranger pour profiter du tarif réduit d'art graphique ou d'autres avantages de ce genre. Ces mesures se sont révélées un succès. Les compagnies canadiennes ne postent plus à l'étranger. C'est ce que prévoit la convention; nous devons veiller nous-mêmes à nos intérêts. Les effets ont été salutaires; non seulement il y a eu augmentation des revenus, mais encore l'industrie canadienne des arts graphiques y a gagné.

Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur McKenzie.

**M. McKenzie:** Avant de commencer, monsieur le président, je veux présenter une motion concernant le transport au sein des postes. Lorsque les postes ont repris la livraison du courrier des entrepreneurs privés, les effets ont été désastreux. On nous a cité hier les chiffres pour huit villes indiquant qu'il faut 50 véhicules et 447 employés de plus pour faire le même travail. Il est à noter que les postes savaient déjà ce qui leur en coûterait pour prendre le service de livraison en main. Il y a eu une analyse de faite qui concernait quatre des villes où le ministère des Postes utilise maintenant ses propres camions.

**Le président:** Monsieur McKenzie, je signale qu'il ne vous reste plus qu'une minute. Présentez votre motion; la présidence et les membres du Comité pourront en prendre connaissance d'ici 20 h. 00. La présidence est prête à la prendre en préavis.

**M. McKenzie:** D'accord. Je donnerai plus d'explications ce soir.

Je propose que le ministère des Postes mette fin à son service de livraison urbain et, pour plus d'économies et d'efficacité, revienne au système d'octroi de contrats à des entrepreneurs privés.

Je pourrai m'expliquer davantage ce soir.

**Le président:** Je prends votre motion en préavis; nous déciderons d'ici ce soir si elle est recevable ou non. Le greffier fera tout son possible pour obtenir une pièce d'ici 20 h. 00; j'aviserai les membres s'il y a une réunion ou non ce soir pour continuer l'étude du ministère des Postes.

## [Text]

This being a very opportune time, I think we have to vacate this room at 11 o'clock, perhaps we could adjourn. Pardon me, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** May we have copies of that motion this evening, unless you are going to rule it out of order?

**The Chairman:** Yes, I think Mr. McKenzie could provide you with a copy.

**Mr. Benjamin:** Fine, thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I did not take it down and he did not give me a copy—oh, we have a copy here.

• 1100

**Mr. Guay (St. Boniface):** Shall we deal with the motion now or do you want to have a...

**The Chairman:** We have to vacate the room at 11 o'clock and my clock shows that it is now 11 o'clock.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I would like to know who is coming in, that is all.

**The Chairman:** The Post Office department will be back. You mean who is coming into this room? I have no idea. Fisheries, I am told.

Under that advisement, we will adjourn.

## EVENING SITTING

• 2012

**The Chairman:** Gentlemen, as I see a quorum, the meeting will come to order. Prior to the end of this afternoon's meeting, Mr. McKenzie indicated he wished to move a motion. The Chair suggested that he do so in order that Committee members as well as the Chair and his worthy assistant could examine it. The Clerk and I have reached the conclusion, Mr. McKenzie, and the Committee, that the amendment is out of order.

I might say that according to Beauchesne, Rule 242, it has to relate to a specific estimate in the department. The Committee can reduce the expenditures if it so desires or an amendment can recommend to the House that it considers it advisable to take some action, but it cannot specify that the House must take some action. So, having given the Committee those words of wisdom, perhaps, Mr. McKenzie, you could continue. I think if I remember correctly—my list is around here somewhere—you had used about three or five minutes of your time.

**Mr. McKenzie:** Mr. Chairman, I have reconsidered this since this afternoon and have presented a second motion which might be more acceptable.

**The Chairman:** Do you want to read your motion?

**Mr. McKenzie:** Yes, Mr. Chairman. I move that this Committee recommends, that the government, in the interests of efficiency and economy, consider the advisability of abandoning its policy and practice whereby the Post Office Department has undertaken intra-urban mail transportation in favour of reverting to contracting for such services except where there is conclusive evidence that such contracted service is not available upon reasonable terms.

**The Chairman:** The Chair feels that this is in order. Does any member wish to speak on the questions of whether or not it is in order? It suggests the advisability only, to the House, it does not specify that the House or the Minister must do something.

## [Interpretation]

Puisqu'il nous faut avoir terminé pour 11 h. 00, il convient peut-être de lever la séance. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Est-ce qu'on pourrait obtenir le texte de la motion que le député vient de présenter? Évidemment, c'est inutile si la présidence la juge irrecevable.

**Le président:** M. McKenzie pourrait sans doute vous remettre le texte de sa motion.

**M. Benjamin:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Je ne l'ai pas noté, vous pourriez peut-être... je m'excuse, je l'ai ici.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Est-ce que la motion doit être débattue maintenant ou préférez-vous...

**Le président:** Nous devons quitter la salle pour 11 heures, je pense que c'est l'heure.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je veux simplement savoir qui doit témoigner ce soir.

**Le président:** Les représentants du ministère des Postes seront de retour. Vous voulez savoir qui doit occuper la salle? C'est le Comité des pêches, je pense.

La séance est levée.

## SÉANCE DU SOIR

**Le président:** Messieurs, comme je vois un quorum, nous allons commencer. Avant de terminer la séance de cet après-midi, M. McKenzie avait signalé qu'il désirait proposer une motion. Le président lui avait suggéré de le faire immédiatement afin que les membres du comité, comme lui-même et son adjoint, puissent l'examiner. M. McKenzie, le greffier et moi-même sommes parvenus à la conclusion que l'amendement n'est pas réglementaire.

Je pourrais dire à ce sujet qu'en vertu du commentaire 242 de Beauchesne, l'amendement devrait concerner un chapitre précis du budget de ce ministère. Le comité peut réduire les dépenses s'il le désire ou recommander à la Chambre qu'elle examine l'opportunité de prendre certaines mesures, mais il ne peut demander à la Chambre de prendre ces mesures. Après ces quelques paroles de sagesse, M. McKenzie, peut-être pourriez-vous poursuivre. Si je me souviens bien, ma liste se trouve quelque part, vous n'aviez employé que trois ou cinq minutes de votre temps de parole.

**M. McKenzie:** Monsieur le président, j'ai réexaminé ma motion cet après-midi et j'en ai préparé une seconde qui me semble plus acceptable.

**Le président:** Voudriez-vous la lire?

**M. McKenzie:** Oui. Je propose que le comité recommande au gouvernement, afin de réduire les dépenses et d'accroître l'efficacité du ministère des Postes canadiennes, qu'il examine l'opportunité d'abandonner la politique en vertu de laquelle ce ministère s'est chargé des transports de courrier interurbain, afin d'en revenir au système antérieur qui consistait à assurer ces services par contrat, sauf s'il était prouvé que de tel contrat ne pourrait être obtenu dans des conditions raisonnables.

**Le président:** Le président pense que votre motion est réglementaire. Quelqu'un a-t-il des commentaires à faire à ce sujet? A mon avis, la motion recommande à la Chambre d'examiner l'opportunité de prendre une mesure mais n'indique pas à la Chambre ou au ministre qu'ils doivent faire quelque chose.



[Texte]

**Mr. McRae:** Could we have a reading of the motion again? I am sorry, but I did not hear all of it.

**The Chairman:** It was moved:

That this Committee recommends that the government, in the interests of efficiency and economy, consider the advisability of abandoning its policy and practice whereby the Post Office Department has undertaken intra-urban mail transportation in favor of reverting to contracting for such services except where there is conclusive evidence that such contracted service is not available upon reasonable terms.

• 2015

**Mr. Loiselle:** Mr. Chairman, I do not want to talk on the legality of the motion, but I would like the mover of this motion to give us his arguments as to why he is moving in accordance with that. I am quite against that kind of a motion for good reasons, which I could state afterwards.

**The Chairman:** I am sure the mover has reasons for moving it. Mr. Guay on a point of order.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I was going to ask, Mr. Chairman, through you that the mover of the motion explain it. I think it is very important that he should explain it, and this would give us an opportunity to speak to his motion, and I think it is the right of the members of this Committee to have a discussion on it afterwards. I would like him to explain the reason for it, and while he is explaining that I would also ask him if he would explain the various aspects of the motion in the interest of efficiency, and also that he spell out the economy that he is considering as economy and then the advisability of the various policies and practices, and do it in detail because there are statements within that motion which in my case are not factual. I believe that it is slanted and I think the mover of the motion should explain it to the Committee so that we can at least hear what he has in mind. I do not believe the motion is a reasonable one, but I am quite prepared to accept the motion provided the member can at least explain what he has in mind.

**The Chairman:** I am sure Mr. McKenzie can explain what he has in mind. Whether or not we will all agree with him will be determined by his ability to sell his case. Mr. McKenzie.

**Mr. McKenzie:** I will use the government's own \$240,000 study as to why this motion should be accepted, Mr. Chairman. I will read the highlights of the government study on why it should be left with the private contractors. It is stated all through the study that the last thing that should be done is to have the government take over the postal delivery. I will read from the government's report:

Considering only direct field costs, the four existing government-operated urban services are more costly than an equivalent contracted operation. For other costs such as rent, administration, interest on capital and taxes on such items as gasoline, purchases and corporate income to be considered, the argument for a contracted service would be further substantiated.

I will pick out the highlights. If you are not satisfied, I can read each single item in the study, Mr. Chairman:

There is some evidence to indicate that the tasks of operating and maintaining a fleet are largely unchanged at the field level regardless of whether vehicles are leased or owned. However, through ownership significant additional administrative costs would be incurred by various government departments.

[Interprétation]

**M. McRae:** Pourriez-vous relire la motion? Je suis désolé, mais je ne l'ai pas entendu complètement.

**Le président:** Il a été proposé:

Que le comité recommande au gouvernement, afin de réduire les dépenses et d'accroître l'efficacité du ministère des Postes canadiennes, qu'il examine l'opportunité d'abandonner la politique en vertu de laquelle ce ministère s'est chargé des transports de courrier interurbain, afin d'en revenir au système antérieur qui consistait à assurer ces services par contrat, sauf s'il était prouvé que de tel contrat ne pouvait être obtenu dans des conditions raisonnables.

**M. Loiselle:** Monsieur le président, je n'ai rien à dire au sujet de la légalité de la motion mais j'aimerais que celui qui l'a proposée nous explique ses arguments, je suis tout à fait opposé à ce genre de motion pour d'autres raisons, que je pourrais expliquer plus tard.

**Le président:** Je suis certain que celui qui a proposé la motion a des raisons pour le faire. Monsieur Guay, voulez-vous faire un rappel au Règlement.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je voulais demandé, monsieur le président, que le membre du Comité qui a proposé cette motion nous l'explique. Je pense que ceci serait très important et nous pourrions ensuite en discuter, car je pense que nous aurons tous le droit de le faire. J'aimerais qu'il nous donne les raisons pour lesquelles il présente sa motion, et, en même temps, j'aimerais qu'il nous précise ces divers aspects, tels que la notion d'efficacité ainsi que celui de réduction des dépenses; j'aimerais également qu'il nous explique pourquoi il serait opportun d'appliquer certaines politiques car je pense que certains passages de la motion ne sont pas justifiés par les faits. Je pense que la motion est tendancieuse et j'aimerais que son auteur nous l'explique en détail afin que nous sachions ses raisons. Je ne pense pas que la motion soit raisonnable mais je suis tout disposé à l'accepter si son auteur peut au moins nous expliquer ses raisons.

**Le président:** Je suis sûr que M. McKenzie pourra le faire. Nous pourrions ensuite décider si nous sommes d'accord ou non avec lui. Monsieur McKenzie.

**M. McKenzie:** Pour vous expliquer pourquoi cette motion devrait être acceptée, monsieur le président, je citerai des extraits d'une propre étude effectuée par le gouvernement et qui a coûté 240 mille dollars. J'en lirai les passages importants expliquant pourquoi ces services devraient être assurés par des contrats privés. Cette enquête indique sans cesse que la dernière chose à faire serait de permettre au gouvernement qu'il se charge des livraisons de courrier. Je vous lirai ce passage:

Si on considère que les coûts directs, les quatre services urbains du gouvernement coûtent actuellement plus chers que s'ils étaient assurés par contrat. En ce qui concerne d'autres éléments de coût, comme les loyers, les frais d'administration, les intérêts sur le capital, les taxes sur les articles tels que l'essence, les achats, le revenu des corporations à considérer, tout montre que l'on ferait mieux de résoudre le problème par contrats.

Je vous citerai les passages importants. Si vous n'êtes pas satisfait, monsieur le président, je pourrai vous lire chaque article de l'enquête:

Certains facteurs montrent que l'utilisation et l'entretien d'une flotte de véhicules représentent des tâches généralement semblables, qu'il s'agisse de véhicules loués ou appartenant au gouvernement. Toutefois, la possession de ces véhicules imposerait aux divers ministères des coûts administratifs supplémentaires relativement importants.

## [Text]

This is one of the major recommendations in the government's report:

In future the department should contract for city services unless there is conclusive evidence as to the unavailability of this service on reasonable terms from outside the department.

I would like to give you one example. In Vancouver a private contractor handled the postal delivery for 60 years and there were no complaints whatsoever. He was giving excellent service, and then all of a sudden they dropped the bombshell in his lap that they were going to take it away from him continuing:

In future the department should contract for city services unless there is conclusive evidence as to the unavailability of this service on reasonable terms from outside the department.

It goes on to say:

A contracted operation for this service is less costly than a government operation. Payment on a point-of-call basis results in increased productivity and efficiency since the contractor is provided with an incentive to complete deliveries as early as possible.

This is substantiated by the figures I received from the Postmaster General. Incidentally, his figures have been challenged and I am investigating this right now.

• 2020

In Vancouver, they claim that since the post office has taken over the delivery, they have one more vehicle; but it takes a total of 14 more employees to operate this one vehicle and this is what the study is highlighting all through their report. Payment on a possible point of call basis is easier to administer because it eliminates the need to maintain a detailed record of hours of work by the contract. And here is one of the recommendations:

All mobile delivery contractors should be paid on the basis of scheduled possible points of call. Improved productivity resulting from a change in the method of payment could form the basis of negotiating contracted rates which could result in lower costs to the post office.

I can give you an example. I am quite familiar with a lot of businessmen around Winnipeg International Airport and when the private contractors were delivering the mail they could set their clocks as to when their mail was coming. Now they do not know when it is coming. It goes on to say:

The department has no economic replacement value for government-owned vehicles which reflects its particular operating conditions.

I do not know whether the post office department has gone into a policy on this since this report was written. It might have one today.

Then:

An analysis of available cost data for the Department's only vehicle maintenance facility indicated a departmental operation that is approximately 50 per cent more costly than contracted maintenance.

## [Interpretation]

Voici l'une des recommandations essentielles du rapport:

A l'avenir, le ministère devrait passer des contrats pour assurer les services urbains sauf s'il était prouvé que de tels services ne pourraient être obtenus dans des conditions raisonnables auprès d'entreprises privées.

Je vous donnerai un exemple. A Vancouver, une entreprise privée s'est occupée des livraisons de courrier pendant soixante ans et n'a jamais reçu une seule plainte. Elle assurait un service excellent et elle a soudain reçu une bombe sur la tête lorsqu'on lui a annoncé qu'on lui retirait ce service. Je poursuis:

A l'avenir, le ministère devrait passer des contrats pour assurer les services urbains sauf s'il était prouvé que de tels services ne pourraient être obtenus dans des conditions raisonnables auprès d'entreprises privées.

Ensuite:

S'ils étaient assurés par contrats, ces services coûteraient moins chers que s'ils étaient assurés par le gouvernement. Des paiements calculés en fonction des points de livraison entraîneraient une augmentation de productivité et d'efficacité puisqu'ils constitueraient pour l'entreprise privée un stimulant afin qu'elle termine ses livraisons le plus tôt possible.

Ceci est corroboré par les chiffres que j'ai reçus du ministre des Postes. Je dirais, incidemment, que ces chiffres ont été contestés et que je les vérifie actuellement.

A Vancouver, on prétend que depuis que le ministère des Postes s'est chargé des livraisons de courrier, il y a un véhicule supplémentaire; cependant, il a fallu 14 employés supplémentaires pour le faire fonctionner, ce qui est révélé par l'enquête que je viens de citer. Les paiements calculés en fonction des points de livraison sont plus faciles à gérer car il n'est alors plus nécessaire de conserver un registre détaillé des heures de travail. Voici une autre de ces recommandations:

Toutes les entreprises privées assurant la livraison du courrier devraient être payées en fonction de points de livraison prévus. L'augmentation de productivité résultant d'un changement de la méthode de paiement pourrait constituer la base de négociations des tarifs, ce qui permettrait au ministère des Postes de réduire ses coûts.

Je puis vous donner un exemple. Je connais un grand nombre d'hommes d'affaires vivant autour de l'aéroport international de Winnipeg et lorsque leur courrier était livré par les entreprises privées, il arrivait toujours à l'heure précise. Maintenant, ils ne savent plus quand il arrivera. Le rapport poursuit:

Le ministère ne dispose d'aucune valeur de remplacement économique pour les véhicules qui lui appartiennent, ce qui reflète ses conditions de travail particulières.

Je ne sais pas si le ministère des Postes a défini une politique générale depuis ce rapport. Il se peut qu'il en ait défini une aujourd'hui.

Ensuite:

Une analyse des données disponibles concernant les coûts du seul système d'entretien des véhicules du ministère a révélé que l'entretien coûte environ 50 p. 100 en plus lorsqu'il est assuré par le ministère plutôt que par des entreprises privées.



## [Texte]

If these statements are wrong or something has changed since 1969, I would certainly welcome hearing about it.

Then:

A review of several government workshops showed them to be overstaffed, with higher costs by comparison with commercial shops. A typical commercial delivery firm was found to use the staffing criteria of 1 man to every 25 vehicles. In the government workshops examined, a ratio of 1 to 10 was generally found.

Now I am quite familiar with Crown corporations and how they operate. That figure is correct.

To go on:

Comparisons between contract maintenance and self maintenance conducted during the study show conclusively that the use of commercial repair facilities is more economical.

Am I at the ten-minute mark, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Actually, Mr. McKenzie, including the time you used prior to 11 o'clock, you are a little over your ten minutes.

Mr. Guay, did you wish to speak?

**Mr. Guay (St. Boniface):** It is only fair, I think, that we allow him to explain. It is a new motion and, in fact, I appreciate the fact that he spells out in detail what he has in mind because it gives an opportunity to the members of this Committee to consider his motion accordingly. So I do not mind if he does take a couple of minutes more, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. McKenzie, there seems to be a consensus.

**Mr. Guay (St. Boniface):** We love to hear him. We can take a joke.

**Mr. McKenzie:** Mr. Guay must be ready to trip me up, he is so anxious for me to come forward.

**Mr. Guay (St. Boniface):** That is right.

**Mr. McKenzie:** I am only too glad because we are entitled to an explanation.

Continuing then:

Performance of the service by the department withholds from the private sector a volume of business which would stimulate growth and development. Furthermore, government stands to lose tax revenues which would normally be derived from contractor's profits and their purchase of gasoline and other materials. The comprehensive costs required to evaluate a government operation opposite a contracted service are not always attainable. Because of the uncertainty regarding true costs for government service, any decision to make rather than by other services must be on the basis that the make alternative provides a clearcut cost advantage to the department. A government operation will be required when the service is not available from contractors, when it has been conclusively established that it is unavailable on reasonable terms from outside the department.

## [Interprétation]

Si ces déclarations sont fausses ou s'il y a eu des changements depuis 1969, je serais très heureux de le savoir.

Puis:

Une enquête effectuée dans plusieurs ateliers du gouvernement a montré qu'il y avait trop de personnel, et qu'ils coûtaient plus cher que des ateliers commerciaux. On a constaté qu'une entreprise privée de livraison du courrier typique utilisait comme principe qu'il fallait un homme pour 25 véhicules. Pour les ateliers gouvernementaux examinés, ce rapport était en général de 1 pour 10.

Je sais parfaitement comment fonctionnent les corporations de la Couronne.

Je poursuis:

Les comparaisons entre les frais d'entretien lorsque celui-ci est assuré par le gouvernement et lorsqu'il est assuré par contrat, montrent à l'évidence que l'utilisation d'ateliers de réparation privés est plus économique.

Suis-je arrivé au bout de mes dix minutes, monsieur le président?

**Le président:** En fait, monsieur McKenzie, si l'on tient compte du temps que vous avez utilisé avant 11 heures, vous avez dépassé vos dix minutes.

Monsieur Guay, vouliez-vous prendre la parole?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je pense que nous devrions laisser l'auteur de la motion s'expliquer. Il s'agit d'une nouvelle motion et je dois dire que je suis très satisfait de savoir exactement pourquoi cette motion a été proposée car ceci permettra à chacun des membres du Comité d'examiner la valeur en conséquence. Je ne m'oppose donc pas, monsieur le président, à ce que l'on accorde quelques minutes supplémentaires à monsieur McKenzie.

**Le président:** Monsieur McKenzie, tout le monde semble être d'accord.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Nous adorons l'écouter. Nous aimons beaucoup les plaisanteries.

**M. McKenzie:** Monsieur Guay doit être tout disposé à détruire mes arguments car il semble anxieux de me voir prendre la parole.

**M. Guay (Saint-Boniface):** C'est juste.

**M. McKenzie:** J'en serais très heureux, car nous avons droit à une explication.

Je poursuis:

Le fait que ces services soient assurés par le ministère soustrait au secteur privé un certain volume d'affaires qui serait favorable à la croissance et au développement. En outre, ceci fait perdre au gouvernement des taxes qu'il pourrait normalement percevoir sur les achats d'essence et d'autres matériaux par les entreprises privées, ainsi que des impôts sur leurs bénéfices. Les coûts globaux nécessaires pour comparer ces services entre le gouvernement et les entreprises privées ne sont pas toujours disponibles. Étant donné l'incertitude attachée aux coûts véritables lorsque ces services sont assurés par le gouvernement, toute décision à ce sujet ne peut être prise que si la solution de remplacement proposée entraîne des avantages financiers évidents pour le ministère. Il faudra que le gouvernement assure ces services lorsque l'on ne pourra les obtenir par contrats et lorsque l'on aura prouvé que de tels contrats ne pourraient être obtenus dans des conditions raisonnables.

## [Text]

The department should make use of commercial maintenance facilities whenever possible.

• 2025

It also highlighted that prior to April 1972 four cities went into handling their own mail delivery and the report stated that \$720,000 per year would be saved if the four cities reverted back to private delivery.

**The Chairman:** Mr. McKenzie, I wonder if you could explain clearly what you are quoting from for the record. Was this a public study by the Postmaster General or just what?

**Mr. McKenzie:** This was a study compiled by Samson Belair Riddell Stead Inc. and about five personnel from the Post Office Department.

**The Chairman:** For the department?

**Mr. McKenzie:** The study took place in 1969.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Is he quoting from that particular report, Mr. Chairman? I am very concerned about it.

**The Chairman:** That is what I understood; yes. This is why I wanted to make it clear.

**Mr. McKenzie:** I am quoting from the Samson Belair Riddell Stead Inc. Report. When it was announced in 1971 by the then Postmaster General that the Post Office was going to take over the delivery of mail, he did not reveal in the House that there was such a document. This was supposed to be an advance forward. He did not state at any time that it was going to cost millions of dollars more to operate and he had the ...

**Mr. Loiselle:** May I ask Mr. McKenzie a question? Is that document a public report? Why can we not get that report? How did he get it?

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, I understand that this report, according to the Minister's answer in the House yesterday, is not available to the public. If Mr. McKenzie has this report, I think he should also make it available to the other members of this Committee so that we could also possibly understand what he has in mind, which I think is a good, valid point. If he has this information, surely he will want to make it available to the others for their consideration. If we cannot get it anywhere else and he has it, I am sure he will make it available to us—not in part but in total.

**Mr. McKenzie:** I asked the government to table the document, and the mistake was made that this document should have been presented to the standing committee of that day in 1969 and also in 1971 when the Postmaster General was making this changeover, so that you could study all these points. I also understand there have been further studies since. The Postmaster General brought up last night that there is a Goldenberg study. I was not aware of this study, and if this has something to do with the operation of the Post Office, this document also should be presented to members of this Committee, just as this Samson Belair Riddell Stead study should have been presented to the standing committee of the day.

**The Chairman:** Perhaps we could hear the Minister comment as to the authenticity of the study.

• 2030

**Mr. Ouellet:** Thank you, Mr. Chairman. My department is in the hands of this Committee to consider any suggestions that this Committee could make. On this particular motion, I would like to caution members of the Committee. What Mr. McKenzie is bringing out tonight and the explanation that he is giving for moving this recommendation is directly in line with the subject that he has raised on a few occasions in the House of Commons. It could be zeroed down to the transportation question in particular, and more precisely, to things that have happened in Winnipeg. I have said publicly that the Samson Belair Riddell

## [Interpretation]

Le ministère devrait profiter des ateliers de réparation commerciaux chaque fois que cela est possible.

Le rapport indique également qu'avant avril 1972 quatre villes s'occupaient de leur propre livraison de courrier et il révèle que ces quatre villes réaliseraient une économie annuelle globale de \$720,000 s'ils en revenaient aux livraisons par des entreprises privées.

**Le président:** Monsieur McKenzie, pourriez-vous nous expliquer d'où sont extraites ces citations. S'agit-il d'une enquête publique commandée par le ministre des Postes ou ... ?

**M. McKenzie:** Cette enquête a été effectuée par l'entreprise Samson Belair Riddell Stead Inc. et cinq membres du ministère des Postes.

**Le président:** Pour le Ministère?

**M. McKenzie:** L'enquête a été effectuée en 1969.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Ces citations proviennent-elles de ce rapport, monsieur le président? Ceci me préoccupe beaucoup.

**Le président:** C'est ce que je comprends; c'est ce que je voulais éclaircir.

**M. McKenzie:** Je viens de citer des extraits du rapport de l'entreprise Samson Belair Riddell Stead Inc. Lorsque le ministre des Postes a annoncé en 1971 que son Ministère se chargerait de la livraison du courrier, il n'a pas révélé en Chambre qu'il existait un tel document. Ceci était censé être un progrès. Il n'a pas indiqué à l'époque que cela coûterait des millions de dollars et qu'il ...

**M. Loiselle:** Puis-je poser une question à M. McKenzie? S'agit-il là d'un rapport public? Pourquoi ne pouvons-nous l'avoir? Comment l'a-t-il obtenu?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, si j'ai bien compris la réponse du ministre donnée hier en Chambre, ce rapport n'est pas à la disposition du public. Si M. McKenzie l'a obtenu, je pense qu'il devrait le mettre à la disposition de tous les membres du Comité afin que nous puissions comprendre son point de vue, car je pense que ses remarques sont valables. S'il a ces renseignements, je suis certain qu'il voudra nous les soumettre. Si nous ne pouvons obtenir le rapport ailleurs je suis sûr qu'il pourra nous le fournir, non pas partiellement mais totalement.

**M. McKenzie:** J'ai demandé au gouvernement de déposer ce document et l'erreur a été commise en 1969, car il aurait dû être présenté au Comité permanent qui siégeait à l'époque, ainsi qu'en 1971, lorsque le ministre des Postes a annoncé les changements qu'il allait faire. Je crois savoir que d'autres enquêtes ont été effectuées depuis. Le ministre des Postes a signalé hier soir qu'il existe un rapport Goldenberg. Je n'en avais pas connaissance et si ceci concerne le ministère des Postes, ce rapport devrait être également présenté aux membres du Comité, tout comme l'enquête Samson Belair Riddell Stead Inc. aurait dû l'être au Comité permanent de 1969.

**Le président:** Peut-être pourrions-nous laisser le ministre répondre au sujet de l'enquête.

**M. Ouellet:** Merci, monsieur le président. Le Ministère est assez disposé à examiner toute suggestion du Comité. Au sujet de cette motion, cependant, j'aimerais prévenir les membres du Comité. Le problème soulevé par M. McKenzie, ainsi que les explications qu'il nous a données, correspondent tout à fait aux remarques qu'il a déjà effectuées en Chambre, à plusieurs reprises. Ceci pourrait se résumer au problème global des transports, ainsi que, plus précisément, à ce qui s'est passé à Winnipeg. J'ai affirmé publiquement que le rapport Samson Belair Riddell Stead Inc. a été demandé par le Ministère il y a quelques années.



## [Texte]

Stead Inc. Report is a report that had been requested by the department some years ago. It is an internal study that had been requested by the department in order to study various aspects of our post office operation. Mr. McKenzie is bringing up only one point in it when he refers to the cost. This report was not only on the transportation itself. It is a large report—there are four volumes and nearly 500 pages. Certainly in the short period of time allowed you tonight to talk, you are not able to give all the full details of this report. It concerns intracity air services, ferry, water services, inter-relationship between letter carrier and mobile services.

The point Mr. McKenzie raised tonight boiled down to one thing. It is government versus private entrepreneur. We made a decision in 1971 to cope with certain problems that exist in cities. Problems were created by a decision to go to open tenders to allow any firms interested in bidding to do so on services for the government. This brought about a series of changes of contracts with various firms and it created in Montreal, for instance, very severe problems.

Mr. Goldenberg was appointed at the time to study the problems concerning industrial relations. The Sanson-Bellaire Report was not at all concerned with industrial relations. The Sanson-Bellaire Report gave a series of recommendations in terms of money and in terms of operation, and in terms of costs for these operations, but the Sanson-Bellaire Report at the time did not take into account the problems that will occur because of the malaise within the people working for these entrepreneurs or working for the government.

Obviously if on the surface it appears that the government are paying a little more to have the type of services that we have at the moment, I would say with clear evidence the move we took was in order to integrate the numbers of people doing the services for the Post Office, but outside the ramification of the Post Office. By integrating them; by having them as part of the Post Office as general and permanent employees of the Post Office we alienate some industrial relation problems. This is one aspect I want to bring to the attention of Members.

Dealing more specifically with the case of the Sanson-Bellaire Report, whether it should be tabled or not, I spoke last night in the House on the late show dealing substantially with this question and I invite all members of the Committee to read *Hansard*. You will find there the reason the government does not feel in a position to table this report. I know Mr. McKenzie at one point suggested that it should be tabled.

There is another element that leads us to believe there is some danger in talking in more and more detail about this case and about this situation. Precisely because at this very moment proceedings have been initiated by a company affected by the integration, and because this is more or less sub judice, it is very difficult for us to talk in detail about this case. We do not want to prejudice the case in court. We do not want to put ourselves in an impossible position. At the same time, we do not want to put the companies initiating a case against us in an embarrassing position either.

**Mr. McKenzie:** I would like to make a couple of points, if I could Mr. Chairman.

I have dealt with one aspect because that is all I knew about. It was started by an investigation by the Winnipeg Chamber of Commerce which came out with a series of figures on staff and number of trucks and so forth and this has been substantiated by the Minister's answer. That is the trouble with these confidential, secret, hidden reports. They come back to haunt you. That should have been presented to a committee at the proper time and this labour aspect should have been discussed in detail.

## [Interprétation]

Il s'agissait là d'une enquête interne, commandée par le Ministère, afin d'étudier les différents aspects de nos activités. M. McKenzie n'en a retenu qu'un élément, celui des coûts. Le rapport ne se limitait pas à l'examen des questions de transport. Il s'agit d'un rapport très important, comprenant quatre volumes et s'étalant sur cinq cents pages. Étant donné votre court temps de parole de ce soir, vous n'avez certainement pas été en mesure d'en signaler tous les éléments importants. Le rapport traite des services aériens interurbains, des services de livraison par bateau, par chemin de fer, ainsi que des rapports entre les transporteurs privés et les services mobiles.

Les remarques de M. McKenzie pourraient se résumer à une chose. Il s'agit du conflit entre le gouvernement et les entreprises privées. En 1971, nous avons pris la décision de nous attaquer à certains problèmes qui se posaient dans les villes. Ces problèmes émanaient d'une décision antérieure de faire des appels d'offre permettant à toute entreprise intéressée d'offrir ses services au gouvernement. Ceci a entraîné une série de modifications des contrats passés avec les diverses entreprises et, par exemple, des problèmes très graves en ont résulté à Montréal.

À l'époque, M. Goldenberg avait été nommé pour étudier les problèmes concernant les relations de travail. Le rapport Samson Belair ne traitait absolument pas de cette question. Il produisait une série de recommandations concernant des problèmes financiers, des problèmes de fonctionnement, des problèmes de coût, mais il ne tenait pas compte des problèmes qui se poseraient du fait du malaise ressenti par les employés de ces entreprises privées ou par les employés du gouvernement.

Évidemment, superficiellement, il semblerait que le gouvernement paie actuellement plus pour avoir ces services; je puis affirmer, sans restriction, que la décision prise à l'époque était destinée à regrouper les employés assurant certains services pour le ministère des Postes, mais se trouvant hors de sa structure. Par ce regroupement, par cette mesure qui faisait de ces employés extérieurs des employés permanents du ministère des Postes, nous avons supprimé certains problèmes de relation de travail. Voilà un des aspects importants du problème que je souhaitais porter à l'attention des membres du Comité.

En ce qui concerne le cas particulier du rapport Samson Belair, et le fait qu'il aurait dû ou non être déposé en Chambre, je me suis longuement expliqué sur cette question hier soir et j'inviterai tous les membres du Comité intéressés à se référer au *hansard*. Chacun pourrait y trouver les raisons pour lesquelles le gouvernement ne pense pas être en mesure de déposer ce rapport. Je sais que M. McKenzie avait dit que nous aurions dû le déposer.

Un autre facteur me porte à croire qu'il y a un certain danger à continuer la discussion de ce problème et de cette situation. En ce moment précis, une entreprise affectée par le processus de regroupement a pris certaines mesures juridiques et il nous est donc très difficile de parler en détail du problème. Nous ne voudrions pas risquer d'influencer le procès. Nous ne voulons pas nous trouver dans une situation impossible. En même temps, nous ne voulons pas gêner non plus les entreprises souhaitant contester notre décision.

**M. McKenzie:** Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais faire quelques remarques.

Je n'ai traité que d'un aspect du rapport car c'est tout ce que j'en savais. Il a été soulevé par une enquête de la Chambre de Commerce de Winnipeg qui a produit une série de statistiques concernant le nombre d'employés, le nombre de camions, employés à Winnipeg, et ceci a été corroboré par la réponse du ministre. C'est bien là le problème avec ces rapports confidentiels, secrets, cachés. Il ne cesse de vous hanter. Ce rapport aurait dû être présenté au Comité, au moment approprié, et cette ques-

[Text]

You say that we are losing one way what we might be gaining another. That is strictly an opinion. We have got to go into this matter in detail because this is going to cost from \$3 million to \$5 million more a year, and possibly more. One of the bad aspects of it is the rundown of service since it has been instigated. Mr. Chairman, I think this motion must be accepted.

• 2035

If there are certain cities where there are better labour relations we could go along with the present system, but in other cities we might have to go back to the private contractors. If you have one more truck and you need 14 more people to operate it—this was never explained to the House of Commons, or the people of Canada. This is a tremendous cost. I understand many drivers that went to the Post Office, could not stand the conditions and they have now gone back to the private contractor. There are many aspects to this and it should certainly be thoroughly investigated.

The whole theme on which you started this meeting off today was efficiency and economy. Can you come up with a reasonable explanation for all of these increases—in some cities, 160 more people to operate 10 more trucks, this sort of thing? We have to have an explanation for this. We just cannot accept that labour relations are better; that is a very meagre answer. This is just a figure for eight cities; we will have to ask for the count on the other eleven cities.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, we gave you the answer on the question that has been put on the Order Paper by Mr. McKenzie, Question No. 1745.

It is true that the numbers of employees have increased in certain cities, but I want to remind the member that we are dealing now with figures that exist in 1973, while the Samson Belair Report is three to four years old. Obviously there has been an increase in personnel because there has been an increase in the volume of mail since that time. Therefore, it is normal and natural that there has been a certain increase among the employees.

As far as the trucks are concerned, trucks that belonged to private contractors and trucks that now belong to the Post Office, the difference is not yet great.

In Vancouver, for instance, there were 126 under the previous system, we now have 125. In Edmonton there were 68. It has now decreased, there are only 61. Calgary, there has been a little increase, from 71 to 76. Winnipeg—and I refer to your memoire that has been presented, or this inquiry that has been made by the Chamber of Commerce. I could state what I consider are figures and that could be matched by this report. I do not know where they got their figures, but we estimate that the City of Winnipeg had 86 trucks when private contractors were doing it. There are now 87 trucks which belong to us; there is a difference of one truck, and that is the answer we gave to you the other night.

I appreciate your saying that you might have a wrong impression because you have only partial information on this. I accept this, but this is always the danger when one has only part of a report or part of an information release. I quite agree with you that it might have been better to make this report public at the time. I suppose every private enterprise or every department who want to do inside studies of its operation is rarely inclined to make these studies public, because in a way they cover many aspects in a full operation and it is not always in the best interests of the operation that all these studies be made public. That

[Interpretation]

tion de relation de travail aurait alors été discutée en détail.

Vous dites que nous perdons d'une manière ce que nous pourrions récupérer d'une autre. C'est là un avis strictement personnel. Nous devons examiner cette question en détail car ces modifications vont nous coûter 3 à 5 millions de dollars en plus, chaque année. L'un des aspects négatifs de ce changement est que le service a perdu de sa qualité. C'est pourquoi, monsieur le président, je pense que l'on devrait accepter ma motion.

Si les relations de travail sont meilleures dans certaines villes nous pourrions maintenir le système actuel mais, dans les autres, il faut en revenir au système de contrat privé. On a jamais expliqué à la Chambre des communes, ni aux citoyens canadiens, pourquoi il fallait 14 employés supplémentaires pour s'occuper d'un seul camion supplémentaire. C'est là un coût fantastique. Je sais que beaucoup de chauffeurs qui ont été employés par le ministère des Postes n'ont pu en supporter des conditions et sont maintenant retournés dans les entreprises privées. Cette question est sans doute très complexe et devrait être examinée en profondeur.

Vous avez commencé cette réunion en nous parlant d'efficacité et d'économies. Pouvez-vous alors nous expliquer pourquoi dans certaines villes il a fallu 160 employés en plus pour faire fonctionner 10 camions? Voilà ce que vous devrez expliquer. Nous ne pouvons simplement accepter votre déclaration que les relations de travail soient meilleures; ce n'est pas une réponse suffisante. Le chiffre que j'ai donné ne concerne que 8 villes; vous devrez également répondre pour les 11 autres.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, nous vous avons donné la réponse à la question inscrite à l'ordre du jour par M. Mackenzie, c'est-à-dire la question 1745.

Il est vrai que le nombre d'employés a augmenté dans certaines villes mais je voudrais signaler que ces chiffres concernent la situation de 1973 alors que le rapport Samson Bélair a trois ou quatre ans. Il est évident qu'il y a eu une augmentation du personnel car il y a eu une augmentation du volume du courrier traité. Il est donc normal et naturel que nous ayons engagé du personnel supplémentaire.

En ce qui concerne les camions, il n'y a pas grande différence entre ceux qui appartenaient à l'entreprise privée et ceux qui appartiennent maintenant au ministère des Postes.

A Vancouver, par exemple, il y en avait 126 dans l'ancien système, il y en a maintenant 125. A Edmonton, il y en avait 68, il y en a maintenant 61; à Calgary, il y a une petite augmentation puisqu'il y en avait 71 et qu'il y en a maintenant 76; pour Winnipeg, vous pouvez vous référer à cette enquête de la Chambre de commerce. Je pourrais dire qu'il ne s'agit là que de chiffres et qu'il faut aussi tenir compte du rapport. Je ne sais pas où la Chambre de commerce a obtenu ces chiffres mais nous considérons qu'il y avait à Winnipeg 86 camions lorsque des entreprises privées assuraient ces services. Il y en a maintenant 87, qui nous appartiennent; il n'y a donc qu'un camion supplémentaire et c'est précisément la réponse que je vous ai donnée l'autre soir.

Je sais bien que vous n'avez peut-être qu'une impression partielle du problème, car vous n'avez vu que des renseignements partiels. Je comprends cela mais c'est un danger permanent lorsque l'on se contente de rapports partiels ou de renseignements partiels. Peut-être, en effet, aurait-il été souhaitable que ce rapport soit rendu public à l'époque. Je suppose que toute entreprise privée, comme tout ministère, désirent parfois contrôler ses opérations internes et ne tient pas à ce que ce genre d'enquête soit rendue publique car elle concerne beaucoup d'aspects d'un grand nombre d'activités qu'il n'est pas toujours bon de publier.



[Texte]

does not mean there are things in it that we want to hide from the Canadian taxpayer. I said last night that out of the 44 recommendations that were made in the Samson-Belair Report, 36 have been implemented, so surely this report was a very useful, a very valuable exercise and it served the purpose for which it was established by the department three years ago. Two years after this study we had these problems in our labour relations which reached the point where the services were caught. You could say that it cost maybe \$1 million or \$2 million more and I do not want to challenge your figures. However, I want to say that maybe it cost a little more, but in terms of continuity of services, in terms of security for the employees, and in terms of immediate advantage for the Post Office surely if we had have gone through the same problems in every city across Canada that we encountered in Montreal, it would have cost an awful lot more money for the taxpayer.

**Mr. McKenzie:** That is why you should bring out all aspects of a problem. A Minister should not stand up in the House and say that something is going to be a wonderful thing. Was this report presented to the labour union?

• 2040

**Mr. Ouellet:** The Goldenberg Report was a public report.

**Mr. McKenzie:** No, the Sanson-Bellaire. It should have been made public and the reasons why you went along with this should have been explained to the members of the House of Commons, because of labour problems. They should have had all this presented to them and then been able to make a decision, not just a few general statements that it was going to be a wonderful thing. When a President of a Chamber of Commerce gets up at a public meeting and states that you now have 36 more vehicles, 131 more employees and all the rest, and neither the Post Office Department nor the government makes any reply whatsoever and then you turn out another statement that says you have 1 more truck when they say 36—you know I am not looking for a series of general statements and generalities on this, this thing has to be gone into in depth. You made the statement, a little more money. We are talking about millions of dollars.

**Mr. Ouellet:** I appreciate, Mr. Chairman, that we should try to respond to every remark that is made publicly concerning the Post Office, but you can imagine it is not always that simple. You know, if somebody in a city makes some statement to the effect that we are going to have 100 more employees when there are only going to be 10, unless it is brought to our attention it is pretty difficult to keep track of all the declarations that are made by private people.

**Mr. McKenzie:** It was covered by radio, television and newspapers. That is one small item.

**Mr. Ouellet:** I appreciate the fact that you raised the point tonight and I have the chance to correct it. I put it on the record that it is not the exact fact.

**Mr. McKenzie:** I will have other figures. Your figures have been challenged so I am waiting for the counter figures. I have to receive information from you and I have to receive information from other people, and then analyse them. We have enough here that would suggest we are going to have to have some kind of a detailed report on this. As far as labour relations go I have not spoken to any postman or anybody working in the Post Office Department, but that...

**Mr. Guay (St. Boniface):** Be careful what you say. Be careful what you say.

[Interprétation]

Ceci ne signifie pas que nous ayons quoi que ce soit à cacher aux contribuables. J'ai dit hier soir que sur les 44 recommandations du rapport Samson-Bellaire, 36 ont été appliquées; il est donc certain que ce rapport a été très utile et a répondu aux objectifs pour lesquels il avait été commandé. Deux ans après la régularisation de cette enquête, les problèmes se sont posés dans le domaine des relations de travail, problèmes qui ont fini par bloquer tous les services. Peut-être en coûte-t-il 1 ou 2 millions de dollars en plus maintenant et je ne veux pas contester vos chiffres. Toutefois, si nous avions dû souffrir dans toutes les villes du pays des mêmes problèmes que nous avons rencontrés à Montréal, les coûts auraient été beaucoup plus élevés pour les contribuables canadiens, les services auraient été mal assurés, les employés n'auraient eu aucune sécurité d'emploi et le ministère des Postes n'en aurait tiré aucun avantage immédiat.

**M. McKenzie:** C'est pourquoi vous devriez faire la lumière sur tous les aspects du problème. Un ministre n'a pas à déclarer en Chambre que ce qu'il a l'intention de faire sera merveilleux. Ce rapport a-t-il été présenté au syndicat?

**M. Ouellet:** Le rapport Goldenberg a été publié.

**M. McKenzie:** Le rapport Samson-Bellaire. Il aurait dû être publié et les raisons pour lesquelles vous ne l'avez pas fait, auraient dû être expliquées à tous les députés, s'il s'agissait de problèmes de relation du travail. Ceci aurait permis de se faire un avis compétent. Lorsqu'un président d'une chambre de commerce déclare, dans une réunion publique, qu'il y a maintenant 36 camions supplémentaires, et qu'il faut 131 employés supplémentaires pour s'en occuper, ni le ministre des Postes ni le gouvernement ne daignent leur répondre; ensuite, vous affirmez plus tard que vous n'avez en fait qu'un camion supplémentaire, et ce genre de contradiction me porte à croire qu'il faudrait examiner le problème en profondeur. Vous avez dit que les services coûtent un peu plus chers; en fait il s'agit de millions de dollars.

**M. Ouellet:** Je sais, monsieur le président, que nous devrions tenter de répondre à toute remarque faite au sujet du ministère des Postes mais vous comprendrez bien que cela n'est pas toujours facile. Si quelqu'un affirme quelque part que nous avons 100 employés supplémentaires alors qu'il n'y en a en fait que 10, comment voulez-vous que nous lui répondions si cette déclaration n'est pas portée à notre attention?

**M. McKenzie:** La déclaration du président de la chambre de commerce de Winnipeg, a fait l'objet de rapport à la radio, à la télévision et dans les journaux. Elle n'était pourtant pas très importante.

**M. Ouellet:** Je suis heureux que vous me l'ayez signalé car je pourrai ainsi la rectifier. Pour l'instant, j'affirmerai que les faits mentionnés ne sont pas exacts.

**M. McKenzie:** J'aurai d'autres chiffres. Les vôtres ont été contestés et j'attends donc des chiffres vérifiés. Vous avez des renseignements à me donner, et d'autres personnes m'en donneront d'autre part. Je pourrai ensuite les analyser. Quoiqu'il en soit, ce que j'ai déjà signalé suffit, me semble-t-il, à la publication d'un rapport détaillé. En ce qui concerne les relations de travail, je n'en ai pas discuté avec chaque facteur du ministère des Postes, mais...

**M. Guay (Saint-Boniface):** Faites attention. Faites très attention.

[Text]

Mr. Chairman, I am just going to suggest one thing. I do not have any time because I know my name has not been put down yet, but I was going to suggest...

**The Chairman:** I gave you the floor earlier, Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I certainly did not use it.

**The Chairman:** No, you did not use it, but you had the opportunity.

**Mr. Guay (St. Boniface):** We have had explanatory notes, both from the mover and from the Minister. In view of the fact that we have already gone three quarters of an hour, I am ready to ask that the question be put at this time. If not, we are prepared to discuss it too and we will probably sit on this all night. As far as I am concerned, I am only making the suggestion that if you are ready we are prepared to ask for the question and the vote be taken now.

**The Chairman:** The Chair appreciates that suggestion, Mr. Guay. Mr. Dinsdale had indicated a desire to speak on the motion.

• 2045

**Mr. Guay (St. Boniface):** We have some too on our side.

**The Chairman:** The Chair is prepared to put the question but I cannot put the question as long as somebody wants to speak. Mr. Dinsdale, you have the floor if you want to speak; if you want to forego that privilege that is your prerogative.

**Mr. Dinsdale:** I think I should speak briefly. I did not intend to, but in the light of the Minister's comments I would like to point out that the report to which Mr. McKenzie has referred did specifically say—and this is why he has confined his remarks to this aspect of the report rather than to other parts—that its recommendation was that the intra-city services not be integrated, and then he outlined the reasons.

Notwithstanding the Committee's recommendation, the Post Office department proceeded to integrate. I responded to the Postmaster General's statement in the House.

**The Chairman:** Just to clear that up: the Committee's recommendations; you mean the report's recommendations.

**Mr. Dinsdale:** The report's recommendations, yes. At the time I suggested that this was another example of change for change's sake. The work was being efficiently carried out and it is this sort of thing that gives the Post Office department a bad image. This has, of course, resulted in the court case which has resulted from the unhappiness that has arisen from this unnecessary change.

We also recall, those of us who were here before 1972, the marching Lapalme drivers who paraded on the Hill day after day, week after week, which also helped to create the bad image of the Post Office department. I would say that even as the Unemployment Insurance Commission has found it necessary to backtrack in some of its changes, the Post Office Department is going to have to reverse some of its decisions. This is the recommendation of this motion.

**The Chairman:** Shall I put the question? Do you want a recorded vote or just a show of hands?

[Interpretation]

Monsieur le président, je voudrais faire une suggestion. Je n'ai pas de temps de parole car je sais que vous n'avez pas encore pris mon nom mais j'avais suggéré...

**Le président:** Je vous ai donné la parole plus tôt, monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je n'en ais pas profité.

**Le président:** Non, mais vous auriez dû le faire.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Nous avons maintenant reçu des explications, à la fois de l'auteur de la motion et du ministre. Étant donné que trois quarts d'heure se sont déjà écoulés, je voudrais que l'on passe au vote maintenant. En effet, si nous continuons à discuter ainsi, nous allons siéger toute la nuit. Ce n'est là qu'une suggestion, mais je voudrais vous demander si vous êtes prêt à passer au vote maintenant.

**Le président:** C'est une très bonne suggestion, monsieur Guay. M. Dinsdale a indiqué tout à l'heure qu'il voulait discuter de cette motion.

**M. Guay (Saint-Boniface):** D'autres députés de notre parti également.

**Le président:** Je suis prêt à passer au vote, mais je ne puis le faire tant que quelqu'un désire parler. Monsieur Dinsdale, vous avez la parole si vous le désirez.

**M. Dinsdale:** Je vais essayer d'être bref. A la suite des commentaires du ministre, je voudrais indiquer que le rapport dont a parlé M. McKenzie recommandait essentiellement que les services intraurbains ne soient pas intégrés; le rapport donnait ensuite les raisons de cette recommandation.

Sans tenir compte de la recommandation du Comité, le ministère des Postes a décidé de procéder à cette intégration. J'ai d'ailleurs répondu à une déclaration du ministre à la Chambre à ce sujet.

**Le président:** Lorsque vous parlez des recommandations du Comité, voulez-vous parler des recommandations contenues dans le rapport?

**M. Dinsdale:** Oui. J'avais alors déclaré que ce changement était tout à fait inutile. Le travail était fait avec efficacité, et c'est ce genre de changement qui donne au ministère des Postes une mauvaise réputation. Le mécontentement qui en a résulté a abouti à un procès.

Tous ceux qui étaient déjà ici lors de la législature précédente se souviendront des gars de Lapalme qui firent la grève, sur la colline parlementaire pendant des jours et des semaines, et cela a également contribué à donner au ministère des Postes une mauvaise réputation. Je dirais même que si la Commission d'assurance-chômage a jugé nécessaire d'atténuer quelque peu les changements qu'elle avait introduits, le ministère des Postes, lui, va devoir faire exactement le contraire de ce qu'il a décidé de faire. C'est là l'objet de cette motion.

**Le président:** Passons-nous au vote? Voulez-vous un vote enregistré ou un vote à main levée?



## [Texte]

**Mr. McKenzie:** Yes, a recorded vote.

Motion negatived: nays, 10; yeas, 7.

**The Chairman:** We will now proceed with the list that I carried over from this morning's meeting. Mr. Mazankowski is the next questioner and then Mr. Blais. Mr. Guay, I will put your name on.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Sorry. I was on from this morning.

**The Chairman:** You were on from this morning; that is right.

• 2050

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman. I was interested in the Minister's comments this morning when he indicated that perhaps the Post Office deficit would not improve in any significant way over the next few years. Having regard to that fact, has there been any consideration given by the government to amending the total objective of the Post Office; namely, to provide postal services to the people of Canada at a standard of service adequate to meet their needs without incurring subsidization from general taxation? Looking over the estimates, present, past, and of course judging from the Minister's comments regarding the future, it seems we are going to be in for a round of quite hefty deficits. Is the Minister giving any consideration to redefining the objectives of the Post Office Department, particularly in light of the over-all objective as outlined in the estimates?

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I believe it is true that for the coming years we do not expect to operate with a surplus. There is no doubt about it, the main reason being the increase of our expense for salaries and capital expenditures for new facilities and equipment. Our mechanization process will cost a large sum of money and so for coming years we will have quite heavy expenditures.

However, I am confident we will be able to muster through our marketing division a new scheme, new services, that will generate a larger revenue for us.

**Mr. Mazankowski:** It is obvious, judging from the estimates of your projected expenditures for the year 1973-74 that you have not been able to place these aggressive methods into position at the present time. We had a deficit under Vote 1 in the Post Office operating expenditures in 1970-71 of \$365 million; in 1971-72 \$405 million; 1972-73 \$449 million; and we are up to \$510 million for the year 1973-74.

It seems that Mr. Kierans when he was Postmaster General in an effort to put the Post Office on more of a pay-as-you-go basis saw fit to cut back services, close rural post offices and increase rates and so forth and so on. Notwithstanding that, we still have a situation where we have increased deficits and the effect of the deterioration of the services. Is it too early to have felt the impact of the aggressive methods and the new techniques that you intend to apply in your department?

**Mr. Ouellet:** It is too early to get the benefits of our mechanization program and the effect of our over-all new approach, especially it is too early really to get the benefit from our marketing division which has just started to explore new avenues.

**Mr. Mazankowski:** Are you satisfied with the sales that are outlined on page 19-11, 1971-72 of \$504 million; 1972-73, \$568.7 million; anticipated sales of 1973-74, \$601 million? Are you satisfied with that figure commensurate with the type of deficit you are operating under? It seems to me the deficit seems to be increasing at a much faster pace than past sales and your anticipated sales. Surely with the ambitious program you have outlined one would think

## [Interprétation]

**M. McKenzie:** Un vote enregistré.

La motion est rejetée par 10 voix contre 7.

**Le président:** Je vais maintenant reprendre la liste des orateurs de ce matin. Je vais donner la parole à M. Mazankowski, tout d'abord, et ensuite à M. Blais. Monsieur Guay, je vais inscrire votre nom.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je regrette, mais j'étais déjà inscrit depuis ce matin.

**Le président:** Oui, c'est exact.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président. J'ai été très intéressé par les commentaires du ministre, ce matin, lorsqu'il a déclaré que le déficit des postes ne s'améliorerait sans doute pas de cette façon significative au cours des prochaines années. Dans ce cas, le gouvernement a-t-il envisagé de modifier l'objectif d'ensemble des postes, à savoir, de fournir aux Canadiens des services postaux efficaces et répondant à leurs besoins, sans avoir recours à des subsides provenant de l'impôt? D'après le budget actuel et les budgets passés, et d'après les commentaires du ministre en ce qui concerne l'avenir, il semble que nous allons connaître des déficits très importants. Le ministre envisage-t-il de redéfinir les objectifs du ministère des Postes, en particulier l'objectif global tel qu'il est établi dans le budget?

**M. Ouellet:** Monsieur le président, il est vrai que pour les prochaines années, nous ne pensons pas connaître un excédent de fonds. Cela est absolument certain, la cause principale étant l'augmentation de nos dépenses en matière de salaire et de nouveaux équipements. Ce nouveau système automatisé va nous coûter beaucoup d'argent, de sorte que nous aurons des dépenses importantes au cours des prochaines années.

Toutefois, j'espère que notre division de la commercialisation va pouvoir élaborer un nouveau système, de nouveaux services, qui nous permettront d'augmenter nos revenus.

**M. Mazankowski:** A en juger par votre budget et par les dépenses que vous avez prévues pour l'année 1973-1974, il est évident que vous n'avez pas encore réussi à trouver des méthodes efficaces. En 1970-1971 le déficit du crédit 1, en ce qui concerne les dépenses d'exploitation des postes, s'élevait à 365 millions de dollars; en 1971-1972, à 405 millions de dollars; en 1972-1973, à 449 millions de dollars; et maintenant, pour l'année 1973-1974, on s'attend à un déficit de 510 millions de dollars.

M. Kierans, alors qu'il était ministre des Postes, s'est efforcé de rendre le ministère plus rentable, et a jugé bon de réduire les services, de fermer des bureaux de poste dans les campagnes et d'augmenter les taux, etc. En dépit de cela, nous connaissons des déficits de plus en plus importants et les services se dégradent de plus en plus. Peut-être est-il encore trop tôt pour voir les effets de ces méthodes efficaces et de ces nouvelles techniques que vous avez l'intention d'instaurer dans votre ministère?

**M. Ouellet:** Oui, il est encore trop tôt pour connaître les avantages de notre programme de mécanisation et de notre nouveau système global; plus particulièrement, il est encore trop tôt pour savoir ce que la division de la commercialisation pourra nous offrir, puisqu'elle vient de commencer à explorer de nouvelles voies.

**M. Mazankowski:** Êtes-vous satisfait des chiffres concernant les ventes, et qui figurent aux pages 19-11, ce chiffre étant de 504 millions de dollars pour 1971-1972; de 568.7 millions de dollars pour 1972-1973; et on prévoit 601 millions de dollars pour l'année 1973-1974? Êtes-vous satisfait de ces chiffres, étant donné le déficit que vous connaissez? Il me semble que ce dernier augmente beaucoup plus rapidement que les ventes. Étant donné le programme

## [Text]

that you had anticipated higher sales commensurate with the kind of deficit you have projected here.

**Mr. Ouellet:** Generally speaking, I am satisfied with the sales. I point out to you that in a certain respect this is a very large revenue we are getting out of it. I do hope that in the fourth class, for instance, we can muster a much higher revenue than we have at the moment. I am also hopeful that with a series of new services that we will be offering the main core of our clients, the big firms that use the Post Office on a very heavy scale, we will attract more business and largely increase our revenues from them.

• 2055

**Mr. Mazankowski:** On that particular point, Mr. Minister, over the past few years there have been a number of larger firms, and indeed governments, that have opted for privately-owned carriers. They have given up hope in the Post Office Department, particularly in the area of reliability which left much to be desired. Through your aggressive sales program and the ambitious program you have referred to have you attempted to recover the business that has been lost during that time? What has been the response to the efforts you have put forth?

**Mr. Ouellet:** Just for the fourth-class mail the increase has been 14 per cent. I anticipate attracting much more business in the year to come. As you say, it is a matter of convincing our customers that we have a reliable and efficient service and that we are able to adjust to the type of services they desire.

**Mr. Mazankowski:** How are you doing this? Are you setting up a special sales force?

**Mr. Ouellet:** We have a marketing division.

**Mr. Mazankowski:** Are you adding to it?

**Mr. Ouellet:** We have people scattered across the various regions of Canada who are meeting our large customers and talking with them to find out their requirements and offer new ways of servicing them better.

**Mr. Mazankowski:** In looking at the actual losses that are incurred in the mail operation, Mr. Minister, have you any figures to show the Committee where the losses occur? Are they mainly in the urban areas or are they in the rural areas? Are they in areas of heavy-density population or in areas that are lightly populated? Can you pinpoint it by provinces? Is your operation flexible enough to adapt to the various areas of losses, or profit, as the case might be, or is it a sort of a uniform loss?

**Mr. Ouellet:** I will be very frank with you. It is costing us more to operate in rural areas than it does in urban areas. It is the same right across Canada. It is costing more money to maintain the services that we are offering in rural and remote areas and that is where the loss is heavier. But I want to continue to give the service in rural areas and remote areas. This is a price we have to pay in a large country like ours. To give the same service to every Canadian we have to pay a little extra. Generally speaking, I think the public is ready to pay this little extra.

**Mr. Mazankowski:** Does the loss vary from province to province; having due regard to the density of population? For example, is there a greater loss in the three Western Canadian provinces, in the western region of the country, as compared to the...

**Mr. Ouellet:** My officials tell me that we do not have figures per province.

## [Interpretation]

ambitieux que vous nous avez présenté, vous avez sans doute prévu des ventes beaucoup plus importantes pour pallier le déficit que vous avez prévu.

**M. Ouellet:** En termes généraux, je suis satisfait de ces chiffres en ce qui concerne les ventes. Je tiens à vous faire remarquer que ce sont des recettes très importantes que nous en retirons. J'espère que dans la quatrième catégorie, par exemple, nous pouvons réaliser des recettes beaucoup plus importantes que jusqu'à présent. J'espère également qu'avec une série de nouveaux services que nous allons offrir à nos principaux clients, c'est-à-dire les grandes firmes qui utilisent les services des postes sur une grande

échelle, nous allons pouvoir étendre notre activité et accroître nos revenus.

**M. Mazankowski:** A ce sujet, monsieur le ministre, au cours des dernières années, un grand nombre de grosses entreprises et même de gouvernements ont opté pour des services postaux privés. Ils ont abandonné tout espoir dans le ministère des Postes, particulièrement dans le domaine de la fiabilité qui laissait beaucoup à désirer. Avez-vous essayé de regagner cette clientèle au moyen de tous ces programmes ambitieux dont vous avez parlé? Quelle a été la réaction à vos efforts?

**M. Ouellet:** Pour le courrier de quatrième classe, l'augmentation a été de 14 p. 100. Je prévois que le volume du courrier augmentera encore davantage au cours de l'année prochaine. Il s'agit de convaincre nos clients que notre service est efficace et fiable et que nous sommes en mesure de nous adapter à leurs besoins.

**M. Mazankowski:** Comment comptez-vous réaliser cela? Allez-vous constituer une équipe spéciale de représentants?

**M. Ouellet:** Nous avons une division du marketing.

**M. Mazankowski:** Allez-vous l'agrandir?

**M. Ouellet:** Nous avons des collaborateurs dispersés dans tout le Canada qui rencontrent nos principaux clients et s'entretiennent avec eux en vue de déterminer leurs besoins et leur offrir de nouveaux services.

**M. Mazankowski:** Avez-vous des chiffres sur la répartition des pertes encourues dans l'acheminement du courrier? Ces pertes sont-elles principalement dans les zones urbaines ou rurales? Sont-elles dans des zones à haute densité de population ou dans des zones peu peuplées? Pouvez-vous nous donner une répartition par province? Votre organisation est-elle suffisamment souple pour vous adapter aux circonstances particulières d'une région ou bien les pertes s'étalent-elles sur tout le pays?

**M. Ouellet:** Je vais être très franc avec vous. Nos services nous coûtent plus cher dans les zones rurales que dans les zones urbaines. C'est la même chose dans tout le pays. Il en coûte davantage à maintenir les services dans les régions rurales et isolées et c'est là que les pertes sont les plus importantes. Mais je veux maintenir le service postal dans ces régions rurales. C'est un prix qu'il nous faut payer dans un pays aussi étendu que le nôtre. Pour assurer les mêmes services à tous les Canadiens il nous faut payer un petit supplément et je pense que le public en général est prêt à le faire.

**M. Mazankowski:** Est-ce que le déficit varie d'une province à l'autre, compte tenu de sa densité de population? Par exemple, est-il plus important dans les trois provinces de l'Ouest par rapport aux...

**M. Ouellet:** Mes collaborateurs me disent que nous n'avons pas les chiffres par province.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Not on that basis. This morning you mentioned and tabled with the Committee the criteria for providing services in the opening of revenue post offices. When were the criteria that you outlined to us this morning effective? As of what date?

**Mr. Ouellet:** They are in effect at the moment.

**Mr. Mazankowski:** How long ago were they put into effect? Is this something new?

**Mr. Ouellet:** I was not there three years ago but I understand that they were implemented three and a half years ago.

**Mr. Mazankowski:** Three and a half years ago but they were never really—the opening here states the criteria for the opening of a revenue post office. Have any been re-opened that were previously closed in the last two or three years?

**Mr. Ouellet:** I understand there have been some, yes.

**Mr. Mazankowski:** How many? And in what areas?

**Mr. Ouellet:** We will get those figures for you.

**Mr. Mazankowski:** I see. Are there any presently under consideration for re-opening?

**Mr. Ouellet:** I could tell you that some of your colleagues are presenting recommendations to that effect to me and I am looking at them sympathetically.

**Mr. Mazankowski:** And how does one go about application for an opening, by applying to the local district office?

**Mr. Ouellet:** I think that is the best, the normal way to proceed. As you know, we have decentralized our operation and we have given our officials in our four regions more authority and more autonomy. Therefore, I encourage you to go there and explain the reasons and ask them to study the advisability of an opening.

**Mr. Mazankowski:** One further question. I see the Chairman has indicated that my time is up. At one time there was some consideration being given to the establishment of the Post Office as a Crown corporation. Is that still under active consideration by your department?

**Mr. Ouellet:** Well, it is still a subject on the table. I cannot say it is very active at the moment.

**Mr. Mazankowski:** It is less active now than it was two or three years ago. Is that correct?

**Mr. Ouellet:** That is right.

**Mr. Mazankowski:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, through you to the Minister, I would like to tell him that last winter on a very cold day in Winnipeg—we do get the odd cold day out West, as you know, Mr. Chairman, although we do not get too much snow—I visited a Winnipeg post office. In fact, I visited every floor of the post office at the corner of Graham and Smith Streets, and I found out that the employees were very concerned with the matter of the trucks delivering mail to the post office and trucks leaving with a load going to the railroads and airlines.

These trucks are causing quite an amount of carbon monoxide in the basement of this large building and a lot of cold is coming in as they come in or out. This cold and carbon monoxide finds its way through elevator shafts and stair wells and ramps to where employees are sorting mail and parcels on various floors, causing a very undesirable smell, and no doubt an undesirable, I would even suggest, effect on their health.

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** Ce matin vous avez mentionné les critères utilisés pour l'ouverture de bureau de poste. Quand les critères que vous avez mentionnés ce matin sont-ils entrés en vigueur? A quelle date?

**M. Ouellet:** Ils sont en vigueur maintenant.

**M. Mazankowski:** Depuis quand sont-ils en vigueur? Sont-ils nouveaux?

**M. Ouellet:** Je n'étais pas là à ce moment-là mais on me dit qu'ils ont été introduits il y a trois ans et demi.

**M. Mazankowski:** Il y a trois ans et demi mais ils n'ont jamais été réellement... est-ce que des bureaux de poste ont été réouverts qui avaient été fermés au cours des deux ou trois dernières années?

**M. Ouellet:** Certains, je crois, oui.

**M. Mazankowski:** Combien? Dans quelle région?

**M. Ouellet:** Nous allons rechercher ces chiffres pour vous.

**M. Mazankowski:** Je vois. Envisagez-vous actuellement d'en réouvrir d'autres?

**M. Ouellet:** Je pourrais vous dire que certains de vos collègues font des recommandations à cet effet et je les étudie d'un très bon œil.

**M. Mazankowski:** A qui faut-il adresser la demande, au bureau de district local?

**M. Ouellet:** Je pense que ce serait la meilleure façon de procéder. Comme vous le savez, nous avons décentralisé notre organisation et nous avons donné davantage de pouvoirs et d'autonomie à nos fonctionnaires dans les quatre régions. Par conséquent, je vous encourage à aller les voir et à expliquer les raisons et de leur demander d'étudier une telle mesure.

**M. Mazankowski:** Une dernière question. Je vois que le président me fait signe que mon temps de parole est écoulé. On avait envisagé à un moment de transformer le service postal en société de la Couronne. Le ministère étudie-t-il toujours cette possibilité?

**M. Ouellet:** Oui, c'est toujours une question d'actualité, mais pas d'actualité brûlante pour l'instant.

**M. Mazankowski:** Moins qu'il y a deux ou trois ans?

**M. Ouellet:** C'est exact.

**M. Mazankowski:** Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, j'aimerais dire au ministre que l'hiver dernier par un jour très froid à Winnipeg—il fait très froid dans l'Ouest même si nous n'avons pas beaucoup de neige—j'ai visité un bureau de poste de la ville. En fait, j'ai visité tous les étages du bureau de poste situé au coin des rues Graham et Smith et je me suis rendu compte que les employés étaient très préoccupés par le mouvement des camions qui apportent et enlèvent le courrier.

Ces camions rejettent du gaz carbonique dans la cave de ce très grand bâtiment et le froid entre avec chaque camion. Le froid et le gaz carbonique se propagent par les escaliers et la cage d'ascenseur jusqu'à la salle de triage du courrier et des paquets avec tous les effets sur la santé que cela entraîne.

[Text]

I do not know whether or not the employees have complained to the Minister but I certainly established that this prevailed not only on that particular day but on many days in the wintertime. I saw where the trucks came in in the basement and where the postal authorities had put on some large heaters that would blow towards the doors as the doors were being opened and the trucks were coming in. In spite of that precaution it was cold even on the fourth and fifth floors in addition to the fumes.

With that explanation, which I feel it is necessary to place on the record, my question is: have you, Mr. Minister, heard about it; and secondly, are you doing anything to solve the problem pertaining to the employees whereby you will not only solve the heat problem but also that of the gas fumes, as these trucks are coming in and out of the building from time to time.

The Chairman: Mr. Minister.

• 2105

Mr. Ouellet: In response to your representation, Mr. Guay, we have asked the Department of Public Works to instal more ventilation fans. This will be done and I am sure the employees will be happy about this. It will correct the situation.

Mr. Guay (St. Boniface): I am glad the Minister used the words, Mr. Chairman, "correct the situation", because I am not particularly sold on the idea of just fans alone, after looking at the fans that they had last winter. This is why I am questioning it. I think it is very important, without criticizing, Mr. Minister, to have a solution to the problem, because I, for one, would not want to be one of the employees working under such conditions in that particular building, particularly in the wintertime.

My next question would be: would there be a similar problem—and I have not had a chance to visit there in the summertime—on a hot day. These trucks still come into this particular building in the summertime, and possibly the doors down there might be open and fumes from the exhaust may find their way through the stairwell, through the shutters and so on, and will get up to where the employees are working. I can imagine that it would be equally as bad in the summertime, if not worse, than it is in the wintertime. How soon do you expect the Department of Public Works to solve this problem, once and for all, whereby the employees would not even smell the carbon monoxide on the various floors?

Mr. Ouellet: We will make sure that Public Works act rapidly on this, and we will ask them not only to look into the winter problem but the summer problem, at the same time. I am confident that we will avoid this sort of incident happening to the employees.

The Chairman: The Chair would like to advise Mr. Guay that there is a very good fan company in Winnipeg quite capable of manufacturing the proper fans, and moving the carbon monoxide out and the oxygen in. A little Alberta gas might just help the situation, too.

Mr. Guay (St. Boniface): Someone wants to know if it is privately-owned.

The Chairman: All I know is the management, and it is very efficient.

Mr. Mazankowski: Could you give us the name of that outfit, Mr. Chairman?

The Chairman: I think it is called Joy Manufacturing.

[Interpretation]

Je ne sais pas si les employés se sont plaints au ministre mais cette situation se répète très souvent en hiver. Malgré les précautions prises au sous-sol, on a installé un système de chauffage et des ventilateurs, il fait très froid dans ce bâtiment même au quatrième ou au cinquième étage sans parler des émanations de gaz carbonique.

Après cette explication, qui était nécessaire, je vous pose la question suivante: êtes-vous au courant de cette situation et, deuxièmement, avez-vous pris des mesures pour ce problème dans son ensemble?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Ouellet: A la suite de votre intervention, monsieur Guay, nous avons demandé au ministère des Travaux publics d'installer un plus grand nombre de ventilateurs. Cela sera fait, et je suis sûr que les employés s'en trouveront bien. Cela va résoudre le problème.

M. Guay (Saint-Boniface): Je suis heureux de vous entendre dire cela, monsieur le ministre, mais je ne suis pas particulièrement enthousiaste au sujet de ventilateurs seuls, parce que ceux qui ont été installés l'hiver dernier ne suffisaient pas. Je pense que c'est très important, monsieur le ministre, de résoudre ce problème parce que, pour ma part, je n'aimerais pas travailler dans les conditions où travaillent ces employés, particulièrement en hiver.

Ma question suivante est celle-ci: le même problème se poserait-il en été? Je n'ai jamais visité ce bâtiment en été, mais il y a toujours ces allées et venues de camions et il se peut que les émanations de gaz carboniques continuent à se propager par les escaliers pour atteindre les niveaux supérieurs où travaillent les employés. J'imagine que la situation doit être aussi mauvaise en été, sinon pire qu'en hiver. Quand pensez-vous que le ministère des Travaux publics pourra résoudre ce problème une fois pour toute, de façon à ce que les employés n'aient plus à sentir l'odeur de gaz carbonique dans les étages?

M. Ouellet: Nous allons nous assurer que le ministère des Travaux publics agisse rapidement et nous leur demanderons d'étudier la situation non seulement pendant l'hiver mais également pendant l'été. Je suis certain que l'on pourra régler cela à la satisfaction des employés.

Le président: J'aimerais aviser M. Guay qu'il y a un excellent fabricant de ventilateurs à Winnipeg qui possède les ventilateurs appropriés pour évacuer le gaz carbonique et faire circuler l'oxygène.

M. Guay (Saint-Boniface): Quelqu'un demande si c'est une société privée.

Le président: Je connais seulement la direction, qui est très efficace.

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous indiquer le nom de cette société, monsieur le président?

Le président: Je pense qu'elle s'appelle Joy Manufacturing.



## [Texte]

Mr. Mazankowski: Fine.

An hon. Member: Does your brother work there?

The Chairman: Are you through, Mr. Guay?

Mr. Guay (St. Boniface): That is all I wanted to ask at the moment.

The Chairman: Mr. Stewart.

Mr. Stewart (Marquette): Thank you, Mr. Chairman. I listened with interest to the Minister's remarks this morning, and his comments all day, about the public relations of the Post Office Department. I think that in the past, and in the past few years in particular, the Post Office Department has been very rigid in many of their policies. There has been no flexibility at all; hence the general public is very unhappy with some of the steps they have taken.

We have heard much discussion here today as far as the closure in the past of rural post offices is concerned. We know that since 1969, over 3,000 rural post offices have been closed, and quite often there has been protest from the municipal level of government. But the Minister has informed us that this policy has ceased. However, I wonder if there are any rural post offices left to close. Thus, it may be a little late to implement the policy.

Another thing that I would like to point out to the Minister is that I have found, in representing a rural riding, that I quite often go to your department with petitions for extension of rural routes and this type of thing. In all my years as a member, I have not once seen your department accept the recommendation of the local people on the extension of a route. As I have said, I believe you are far, far too rigid in many of your policies.

To go back several years, to when you were closing so many rural post offices, I thought, at that time, that there was no consultation with the municipal level of government. They sent petitions to you people, they sent them to the local members, and at the time Mr. Kierans was the Minister he assured us that this would take place. I have had numerous petitions come in since from the municipal level of government and, as I say, I have not seen one of these accepted.

• 2110

Today you pointed out the criteria for the reopening of a post office. If I remember correctly, it took only three points to close them but it takes seven to reopen them. There is one point here that I think would eliminate the possibility of many post offices being reopened and that is point number three which says, "customers must not be in a direct route of travel of a rural route or a suburban service or in a position to be served therefrom", which pretty well includes anybody in Canada being served from a rural route. So I think it is very hard for most people to meet that criterion.

Earlier this morning there was discussion on the situation in Riding Mountain National Park and the townsite of Wasagaming, also known as the Clear Lake townsite, but I think this again points out that I do not believe your department is flexible enough at times.

I want to give you a little background of this particular situation. Wasagaming is located in Riding Mountain National Park and it is the only townsite in the national park. The national park covers over 1,200 square miles, is in western Canada and so, because of climatic conditions, it is really only open for the three summer months of the year. During these three summer months Wasagaming averages a population of 20,000 to 40,000 every week and over half a million people go through it in a three-month period. The post office that has operated there for the last 15 years has had a postmaster plus two helpers. It is located in a very good building that meets all the specifications of the National Parks department.

## [Interprétation]

M. Mazankowski: Très bien.

Une voix: Est-ce que votre frère y travaille?

Le président: Avez-vous fini, monsieur Guay?

M. Guay (Saint-Boniface): Je n'ai pas d'autres questions pour le moment.

Le président: Monsieur Stewart.

M. Stewart (Marquette): Je vous remercie, monsieur le président. J'ai écouté avec intérêt les remarques du ministre de ce matin et ses commentaires de la journée au sujet des relations publiques au ministère des Postes. Je crois que par le passé, et principalement au cours des dernières années, le ministère des Postes avait une politique très rigide. Il n'y avait aucune souplesse et c'est pourquoi le public est très mécontent de certaines mesures qui ont été prises.

On a beaucoup parlé aujourd'hui de la fermeture des bureaux de postes ruraux. Nous savons que depuis 1969, plus de 3,000 bureaux de postes ruraux ont été fermés et très souvent les municipalités ont protesté. Mais le ministre nous a informé que l'on avait abandonné cette politique. Toutefois, je me demande s'il reste encore des bureaux de postes ruraux à fermer et la nouvelle politique vient un peu tard.

Une autre chose sur laquelle je voulais attirer l'attention du ministre est que, étant donné que je représente une circonscription rurale, je remets très souvent des pétitions à votre ministère pour l'alongement des circuits de distribution ruraux etc. Au cours de toutes ces années, jamais le ministère n'a accepté une seule de ces recommandations. Comme je l'ai dit, j'estime que votre attitude est beaucoup trop rigide.

Pour revenir à l'arrière de plusieurs années, lorsque vous fermiez tant de bureaux de postes ruraux, il n'y avait aucune consultation avec les autorités municipales. Les autorités municipales vous envoient des pétitions, elles en envoient aux députés locaux et lorsque M. Kierans était ministre, il nous a assuré qu'on en tiendrait compte. J'ai reçu de nombreuses pétitions de la part des autorités municipales et, comme je l'ai dit, jamais aucune n'a été acceptée.

Aujourd'hui vous avez exposé les critères pour la réouverture d'un bureau de poste. Si je me souviens bien, il fallait simplement 3 points pour les fermer, mais il en faut 7 pour les ouvrir. Il y a là un point qui enlève toute possibilité de réouverture d'un grand nombre de bureaux de postes, le point n° 3 qui veut que: «les clients ne sont pas sur une route directe rurale ou de banlieu ou ne sont pas en mesure d'être desservis à partir de celle-ci», ce qui englobe à peu près toutes les régions rurales. Je pense qu'il est donc très difficile de satisfaire à ces critères.

On a discuté ce matin de la situation à Riding Mountain National Park et de la ville de Wasagaming, aussi connue sous le nom de Clear Lake, et elle démontre encore une fois que l'attitude du ministère n'est pas assez souple.

Je peux vous donner davantage d'informations sur cette situation. Wasagaming est située dans le parc national Riding Mountain et elle est la seule ville dans ce parc. Celui-ci couvre 1,200 milles carrés et en raison des conditions climatiques, il n'est ouvert réellement que 3 mois par an. Au cours de ces 3 mois d'été, la population de Wasagaming atteint en moyenne de 20 à 40 mille toutes les fins de semaines et plus d'un demi-million de personnes traversent au cours de ces 3 mois. Le bureau de poste local avait depuis 15 ans un maître de poste et deux auxiliaires. Il est situé dans un très beau bâtiment qui remplit toutes les normes fixées pour les parcs nationaux.

## [Text]

This past year your department has reclassified this post office and it now says it is prepared to pay the grand total of \$1,725 per year to a person to operate it, plus paying \$125 rent for a whole season to operate a post office to serve the half million people that go through this park.

This morning you announced you had retendered it, that you have had an applicant and I understand they are going to operate out of a drug store. I am glad to know that there will be a post office there this summer. But there is no way there is going to be any continuity in this post office; nobody will continue filling this position on such a pay schedule, with the workload there is. Surely your department should be influenced by the number of protests. You have had representations from the Chamber of Commerce, the Clear Lake Campers' Association, and the National Parks department requesting that this post office not be closed. However, you maintain that it is closed and you are going to move it to Onanole, three miles outside the park gate, which just is not feasible.

I really feel the department should be more prepared to listen to people from the local level. We all are not perfect, you can make the odd wrong decision, but there seems to be no recourse to your department if a decision is made.

This is the point I would like to make. In Riding Mountain National Park right across the street from the Post Office is the Royal Bank of Canada. If a public corporation like that should see fit to offer service to the people for the summer months surely the post office department has an obligation to serve the people of Canada, and I do not think you meet this obligation at times.

I would like to hear the Minister's views on this.

Mr. Ouellet: Mr. Stewart, surely I can confirm again what I said this morning about this, that we had no intention at any time to close this post office. The reason was very simple; the postmaster retired and we were faced with the situation of having to find a new postmaster. I have written to all the people you mentioned who have sent petitions and representations telling them that we were ready to reappoint a postmaster and were trying to find, first of all, a person suitable to do the job and a place where we could locate this post office. It seems that we now have somebody who will be able to do it. We are delighted because as you say it is an important service. This park is a beautiful park and it is very appropriate that there be a post office there. Therefore, we are delighted to be able to retain a post office in the park.

• 2115

You mentioned that the amount of money we are paying to this postmaster is very limited and I agree with you. As you know, we are actually in negotiation with the Postmasters Association. There is continuing negotiation for the time being. Chances are that there will be an increase of salary for these people. It will go through the normal procedure of bargaining negotiation. It is now progressing and I am not in a position to tell you at this moment what the salary there will be but I foresee an increase for this postmaster.

Just briefly, you mentioned that a number of rural post offices have been closed and that is true. I want to say that there are still 3,500 rural post offices in Canada and it is certainly not my intention to close any of these 3,500. I want not only to retain them but I am hoping to give them a new dimension; more importance, make these little post offices a centre of information for the Canadian people, a centre of communication where people could get all kinds of information they need from their government, in addition, of course, to being a place to get their mail and so on, the usual services.

## [Interpretation]

L'année dernière, le ministère a reclassifié ce bureau et le ministère est maintenant prêt à payer un total de 1,725 dollars de salaire par an à un employé pour assurer le service, plus 125 dollars de loyer pour toute la saison, et cela pour un bureau de poste qui dessert un demi-million de personnes qui traversent le parc.

Ce matin vous avez annoncé qu'on avait demandé de nouvelles offres et que le bureau de poste serait maintenant installé dans une pharmacie. Je suis heureux d'apprendre qu'il y aura quand même un bureau de poste cet été. Mais personne n'aurait accepté de travailler dans un bureau de poste avec le salaire qui est offert et le volume de travail à accomplir. Votre ministère devrait se laisser influencer par toutes les protestations qu'on lui adresse. La Chambre de commerce, l'Association des campeurs de Clear Lake et le Service des parcs nationaux vous ont tous demandé de ne pas fermer ce bureau. Néanmoins, vous avez persisté dans votre décision, et vous allez maintenant le transférer à Onanole, 3 milles à l'extérieur du parc, ce qui est insensé.

J'estime que le ministère devrait écouter davantage les intéressés. Personne n'est parfait, tout le monde peut se tromper mais il semble qu'une fois que votre ministère a pris une décision, il ne reste aucun recours.

Dans le parc national de Riding Mountain, en face du bureau de poste, il y a une succursale de la Banque royale du Canada. Une société publique comme celle-ci juge bon d'offrir ses services aux vacanciers pendant les mois d'été, le ministère des postes devrait sûrement en faire autant, et je ne pense pas qu'il remplit ses obligations vis-à-vis du public.

J'aimerais bien entendre l'opinion du ministre à ce sujet.

M. Ouellet: Monsieur Stewart, je peux confirmer ce que je vous ai dit ce matin à ce sujet, nous n'avons jamais eu l'intention de fermer ce bureau de poste. La raison est très simple. Le maître de poste a pris sa retraite et il nous a fallu lui trouver un remplaçant. J'ai répondu à toutes les pétitions et représentations des personnes que vous avez mentionnées en leur disant que nous étions disposés à nommer un nouveau directeur des postes mais que nous essayions pour l'instant de trouver la personne compétente qui pourrait occuper ce poste ainsi qu'un endroit où loger ce bureau de poste. Nous avons quelqu'un en vue semble-t-il pour combler cette vacance. Nous en sommes fort heureux car comme vous le dites, ce service est de toute première importance. Ce parc est superbe et il est opportun d'y installer un bureau de poste. En conséquence, nous

sommes enchantés de maintenir un bureau de poste dans ce parc.

Vous avez mentionné que le salaire versé aux directeurs des postes est très limité et j'en conviens. Comme vous savez, nous avons entamé des négociations avec l'association des directeurs de postes. Pour l'instant, des négociations permanentes sont en cours. Vraisemblablement, ces gens profiteront d'une hausse salariale. Mais il faudra passer par la procédure normale de négociation collective. Ces discussions sont en cours et je ne suis pas en mesure de vous dire pour l'instant le salaire exact qui sera versé aux directeurs des postes mais je prévois une hausse salariale.

Brièvement, vous avez dit à juste titre qu'un certain nombre de bureaux de poste ruraux sont fermés. Je tiens à signaler toutefois que le Canada compte toujours 3,500 bureaux de poste ruraux et je n'ai certainement pas l'intention d'en fermer un seul de ces bureaux. Je ne veux pas uniquement les maintenir en poste mais j'espère pouvoir leur donner une nouvelle dimension plus d'importante et transformer ces petits bureaux de poste en centres d'information au service de la population canadienne, des centres de communication où la population peut puiser tous les renseignements dont elle a besoin et que lui fournit son gouvernement en plus d'être bien, sûr, un centre du courrier où l'on assure les services habituels.



[Texte]

**Mr. Stewart (Marquette):** Mr. Minister, I am glad to hear you state that there definitely will be no more rural post offices closed because I feel that it was a very disastrous policy.

As I stated in my remarks, I feel that there is no recourse for people who do not agree with your policies. As an example now, I am using this Riding Mountain National Park in Wasagaming. Here we have a post office building that is an excellent facility but in your contract negotiations, you offered the position for one year. Who is going to buy a post office building when there is no use it can be put to in this park except as a post office on a one-year contract? You have made your specifications and your qualifications so unreasonable that nobody can be in a position to negotiate.

However, suppose we find at the end of this season that the services have not worked out at Riding Mountain National Park, are you prepared to completely review the matter and consider purchasing the post office building or having the Department of Public Works purchase it and reinstate the type of service they should receive in this area?

**Mr. Ouellet:** If the summer experiment does not work out as we hope, I am surely prepared to reconsider the over-all situation. I am not prepared to consider buying this building because as you know the Department of Public Works buys contracts or rents our premises. However, we have a policy by which a postmaster of group 1 to 12 is supposed to furnish his own premises. Therefore, the Crown buildings are for grades 1 to 6. Therefore, I doubt that this particular place is of that high a degree that will qualify in the categories, in the area where there is a Crown building.

But if the summer experiment does not work out, I am quite prepared to review the situation there to see what action could be taken next year.

• 2120

**Mr. Stewart (Marquette):** I have another question, Mr. Chairman. Mr. Minister, how long a contract is the department authorized to sign with the postmaster when he is supplying the facilities or the building or the premises?

**Mr. Ouellet:** I think he is appointed on a permanent basis. There is no contract as such. The minute he is appointed postmaster, he could be postmaster for years.

**Mr. Stewart (Marquette):** What assurance has he of this, thought?

**Mr. Ouellet:** If he is doing a good job and he shows that he is a competent person, he has it—I would not say forever—until retirement.

**Mr. Stewart (Marquette):** Why are you not prepared to do that in this particular case I am mentioning? I have run into this, as far as premises, in other localities.

**Mr. Ouellet:** We are ready to do it.

**Mr. Stewart (Marquette):** You are ready to do it in Washagami.

**Mr. Ouellet:** Sure.

**Mr. Stewart (Marquette):** Thank you, Mr. Minister.

[Interprétation]

**M. Stewart (Marquette):** Monsieur le ministre, je suis content de vous entendre dire que l'on ne fermera jamais plus les petits bureaux de poste car selon moi, cette politique est très néfaste.

Comme je l'ai précisé au cours de mes interventions, j'ai la nette impression que les gens qui ne sont pas d'accord avec vos politiques n'ont aucun autre recours. A titre d'exemple, prenons le parc national Riding Mountain à Wasagaming. Ce parc est le site d'un bureau de poste; il s'agit d'un édifice en excellente condition mais dans vos négociations contractuelles, le poste est ouvert pendant une année. Qui donc achètera un édifice logeant un bureau de poste quand ce dernier ne peut servir à rien d'autre que de loger un bureau de poste dans ce parc? Les détails et les dispositions de votre contrat sont si peu rationnels que personne est en mesure de négocier.

Toutefois, mettons qu'à la fin de la saison, les services n'aient pas été couronnés de succès au parc national Riding Mountain, êtes-vous disposés à réviser entièrement la question et envisager l'achat de l'édifice du bureau de poste ou encore inviter le ministère des Travaux publics à l'acheter et à redonner à cette région le genre de service qu'elle mérite?

**M. Ouellet:** Si l'expérience de l'été ne réussit pas comme nous l'avions espéré, je suis certainement disposé à réévaluer l'ensemble de la situation. Je ne suis pas disposé à envisager l'achat de cet édifice car comme vous le savez, le ministère des Travaux publics s'occupe de l'achat de la construction de la location de nos prémices. Toutefois, nous avons une politique en vertu de laquelle un directeur des postes des groupes 1 à 12 est censé fournir ses propres locaux. En conséquence, les édifices de la Couronne sont offerts au groupe oscillant de 1 à 6. En conséquence, je doute fort que cet emplacement particulier soit à ce point spécial s'il mérite d'entrer dans les catégories c'est-à-dire dans une région qui dispose d'un édifice de la Couronne.

Mais si l'expérience d'été ne réussit pas, je suis tout à fait disposé à réévaluer la situation et voir quelles mesures il faudra prendre l'an prochain.

**M. Stewart (Marquette):** Une autre question, monsieur le président. Monsieur le ministre, un contrat de quelle durée conclu avec le directeur des postes le ministère est-il autorisé à signer au moment où il fournit les installations, l'édifice, ou encore les locaux?

**M. Ouellet:** Le directeur des Postes est nommé en permanence. Il n'existe aucun contrat comme tel. Dès l'instant où il est nommé directeur des Postes, il peut le demeurer pendant des années.

**M. Stewart (Marquette):** Quelle garantie en a-t-il?

**M. Ouellet:** S'il accomplit bien sa tâche et fait preuve de sa compétence il peut compter sur ce poste jusqu'à sa retraite sinon jusqu'à sa mort.

**M. Stewart (Marquette):** Qu'envisagez-vous faire dans ce cas particulier auquel je fais allusion? J'ai rencontré cette difficulté concernant les locaux dans d'autres localités.

**M. Ouellet:** Nous sommes disposés à le faire.

**M. Stewart (Marquette):** A Washagami?

**M. Ouellet:** Assurément.

**M. Stewart (Marquette):** Je vous remercie, monsieur le ministre.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Towers.

**Mr. Towers:** Thank you, Mr. Chairman. The Minister has said that he is looking toward ways and means of improving efficiency and service, increasing business. Surely he must realize that with the hue and cry of the business world today, with the service that they are receiving from the Post Office, this is going to go the other way.

I am just wondering what the Minister is going to do to reverse the situation that there will be improved service to the business world.

**Mr. Ouellet:** I am sorry. I missed the last part of your question.

**Mr. Towers:** I am just wondering what plans you are going to enforce, to improve the service for the business people and the business world.

**Mr. Ouellet:** I am not too sure that the situation is as bad as you are describing it, Mr. Towers. In fact the business community enjoys one of the cheapest post office rates in the world.

As I told one of your colleagues previously, we have a marketing division whose main purpose is to meet the business community to discuss their requirements with them; to establish certain services that will meet their requirements to facilitate the shipping of the goods they are sending through the post office.

We are constantly on the go to improve our services toward these big firms that are using the post office. Generally speaking, I could say that these large companies are increasing their use of the post office more and more. So there is clear evidence that the situation is not deteriorating but improving.

For the public at large, I have said and I repeat that through our process of mechanization, when we will have our new automatic sorting machines, when we will have our code in full operation in Canada, we will then be able to cope with the very heavy volume of mail that we have. We are handling annually more than 5 billion pieces of mail. It is about time we had the proper modern machines that we need to handle this mail. This should have been done years ago. We are doing it now and I am hoping the effort that we are making now will be successful.

**Mr. Towers:** Mr. Chairman, I think the Minister would be contributing a greater service to the country if he would pay more attention to those areas of complaint instead of treating the post office like a spoiled child and looking at all the good points. I think, in order to improve service, you have to look at the weaknesses. Certainly there have to be weaknesses in this service because when a newspaper correspondent goes to a member of Parliament and asks him to take a complaint to the Minister, which I have been trying to do in the House, and I think, sir, with all respect, that you have been sliding around the issue, that when he has been waiting for eight days for a letter and receives a phone call from Toronto requesting an answer and he still does not have the letter after several days, and then after he had sent the answer back he then receives the letter, that there just has to be something wrong with a system that is doing this. This is not a unique situation; it is happening considerably more often than it should and I wonder what your reasoning is for the cause of this.

• 2125

**Mr. Ouellet:** I told you in the House that in the type of case you mention it is not only possible, but long delays do happen in certain cases. We are doing our utmost to correct this situation. We know, for instance, that the service for third-class mail is not as good as it should be.

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Towers.

**M. Towers:** Je vous remercie, monsieur le président. Le ministre a précisé qu'il recherche des façons et des procédés d'améliorer le rendement et le service augmentant ainsi le chiffre d'affaires. Certes il se rend compte en raison du tollé général que provoque la situation commerciale mondiale d'aujourd'hui à cause des services qu'ils reçoivent du bureau de poste, la situation sera inversée.

Je me demande ce que le ministre entend faire pour inverser la situation pour améliorer la qualité des services offerts au monde des affaires.

**M. Ouellet:** Je regrette. Je n'ai pas saisi la dernière partie de votre question.

**M. Towers:** Je m'interroge sur les plans que vous entendez exécuter pour améliorer le service offerts aux hommes d'affaires et au monde des affaires.

**M. Ouellet:** Je ne crois pas que la description fâcheuse que vous nous faites du service soit exacte, monsieur Towers. En fait, le monde des affaires profite d'un des tarifs de courrier les moins chers au monde.

Comme je l'ai dit à vos collègues plus tôt, nous comptons une division de commercialisation dont le but principal est de rencontrer le monde commercial pour discuter conjointement de leurs besoins et pour mettre sur pied certains services qui répondront à ces besoins tout en facilitant l'expédition des biens qu'ils envoient par l'entremise du bureau de poste.

Nous nous employons activement à améliorer nos services offerts aux grandes maisons commerciales qui se servent du bureau de poste. D'une façon générale, je dirais que ces grandes sociétés se servent davantage du bureau de poste et cela de plus en plus. Donc, de toute évidence, la situation ne se détériore pas mais s'améliore sans cesse.

Pour le grand public, j'ai dit et je le répète que quand nous pourrions offrir le traitement des données et nous servir de nos nouvelles trieuses automatiques, quand nous aurons notre système de codage en pleine opération au Canada, nous serons alors en mesure de faire face à l'important volume de courrier qui nous assaille. Nous assurons le traitement annuel de plus de 5 milliards de pièces de courrier. Il est grand temps que nous disposions de machines modernes qui nous permettent d'assurer une manutention judicieuse du courrier. Cela aurait dû être fait il y a des années. Nous le faisons maintenant et nous espérons que nos efforts seront couronnés de succès.

**M. Towers:** Monsieur le président, je pense que le ministre rendrait davantage service au pays s'il mettait l'accent sur les domaines qui ont suscité des plaintes au lieu de traiter le bureau de poste comme un enfant gâté à qui on lance des fleurs. À mon avis, si nous voulons améliorer le service, il nous faut en connaître les faiblesses. Il ne fait aucun doute que le service a des points faibles quand on sait qu'un journaliste s'est adressé à un député pour que ce dernier présente sa plainte au ministre. Voilà ce que j'ai tenté de faire à la Chambre et monsieur, sauf tout le respect que je vous dois, j'affirme que vous avez évité la question quand on sait que cette personne a attendu huit jours avant de recevoir une lettre et qu'entre-temps il a reçu un appel téléphonique de Toronto exigeant une réponse immédiate et que malgré cela il n'avait pas encore reçu la lettre après plusieurs jours. Or, c'est après avoir répondu à cette lettre qu'il la recevait chez lui; il est donc clair que quelque chose ne tourne pas rond dans le système. Il ne s'agit pas d'une situation unique; cela se passe beaucoup plus souvent qu'il ne faut et je me demande comment vous pouvez expliquer la cause de ce retard.

**M. Ouellet:** Je vous ai dit à la Chambre que dans le genre d'affaires auxquelles vous faites allusion, cette situation n'est non seulement possible mais de longs retards se produisent dans certains cas. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour remédier à cette situation. Nous



## [Texte]

We know that we have to largely improve our fourth-class operation in order to get more of the parcel business in Canada. We are taking measures in order to correct these problems.

We have established a division that is exclusively concerned with quality service. We are sending hundreds of letters to ourselves in order to test the efficiencies of our services. Therefore within the department measures are taken in order to see where the trouble lies and to pinpoint the areas of slowness and the areas where there must be some improvement and some correction. We are doing this every day. Your complaint is welcome. I do not want to brush it aside and say that it is unimportant. Your complaints are welcome and are necessary in order to help us correct the situation where there is too long a delay. I admit there is too much delay in many instances, and I am pointing out the type of effort we are making and the program we are implementing to correct it, and I hope you will collaborate and realize that it is not going to be changed overnight.

**Mr. Towers:** I would certainly do anything I could. I have a copy of a letter that came to your office. You asked for information on incidents and I was wondering if you would consider this letter that was received in your office. It was sent to you on April 19 from the legal firm of Holmes, Crowe, Power, Johnston, Ming & Scammell in Red Deer listing the circumstances of the mail service. It reads:

During the past year the so-called modernization of the Post Office has resulted in mail delivery between Red Deer and Edmonton and Red Deer and Calgary taking two days. These are two communities 100 miles apart and it seems rather ridiculous that mail delivered to the Post Office at 5:30 o'clock in the evening cannot be delivered in Edmonton or Calgary the next day.

In addition, the letter posted March 30, 1973, for Vancouver was delivered to a Vancouver law firm on April 6, 1973. This represents seven days to deliver a letter which, in our opinion, is totally unnecessary.

**Mr. Ouellet:** There are two things. I have directed the officials of the region to look into this case and to bring me information on the particulars. Secondly, I am telling you that we have an assured mail program in the process of experimentation and we are confident that this assured mail program could work out and could work out to a 98 or 99 per cent certainty. It is a matter of putting it in operation, it is a matter of making sure it will work out. With this assured mail program it means that you could, at a certain hour of the day, mail your letter and it would arrive at another specific point across Canada the next day, within 24 hours. We are trying our best and if we did it in two days in the past, we are trying to do it in one day in the future.

• 2130

**Mr. Towers:** I also have a question with regard to damaged parcels. We have had considerable problems with damaged articles. I think I asked a question in the House one day with regard to this and you asked for specific incidents. This one involves a lady from James River Bridge in Alberta, and she says that she received an article from the T. Eaton Company in Winnipeg that was torn with the contents coming out.

## [Interprétation]

savons que le service qui assure le courrier de troisième classe n'est pas encore mis au point. Nous savons également qu'il nous faut beaucoup améliorer notre service de quatrième classe pour attirer le commerce des colis au Canada. Nous prenons les mesures qui s'imposent pour remédier à cette situation.

Nous avons mis sur pied une division chargée exclusivement de la qualité du service. Nous nous envoyons nous-mêmes des centaines de lettres pour évaluer l'efficacité de nos services. En conséquence, des mesures sont donc prises aux fins du Ministère pour mettre le doigt sur le bobo et découvrir la cause des délais et savoir ce qu'il faut améliorer et corriger. C'est ce que nous faisons chaque jour. Votre plainte est donc bienvenue. Je ne tiens pas du tout à l'esquiver en la qualifiant de peu importante. Votre plainte est la bienvenue et elle est nécessaire pour nous permettre de corriger la situation dans les cas où les délais se prolongent. Je conviens avec vous que dans plusieurs circonstances les délais se prolongent indûment et je vous signale le genre d'efforts que nous faisons et de programmes que nous lançons pour remédier à la situation et j'espère que nous obtiendrons votre collaboration et que vous vous rendrez compte que cette situation ne se changera pas du jour au lendemain.

**M. Towers:** Je ferai certainement tout ce que je pourrai. J'ai ici la copie d'une lettre que vous avez reçue à votre bureau. Vous avez demandé des renseignements et des cas bien précis et je me demandais si vous pourriez analyser cette lettre que vous avez reçue à votre bureau. C'est le 19 avril dernier que la maison d'avocats Holmes, Crowe, Power, Johnston, Ming & Scammell de Red Deer vous a envoyé cette lettre en vous faisant une analyse circonstanciée du service de courrier. La voici:

Depuis un an il faut compter deux jours pour la livraison du courrier entre Red Deer et Edmonton et Red Deer et Calgary depuis la soi-disant modernisation du bureau de poste. Ces deux localités sont à 100 milles de distance et il semble plutôt ridicule que la livraison du courrier au bureau de Poste à 5 h. 30 p.m. ne puisse pas être délivrée à Edmonton ou à Calgary le même jour.

En outre, une lettre mise à la poste le 30 mars 1973 en route vers Vancouver a été livrée à un bureau d'avocats de Vancouver le 6 avril 1973. Cela représente donc un délai de sept jours pour la livraison d'une lettre ce qui, à notre avis, est tout à fait inutile.

**M. Ouellet:** De ceci se dégagent deux éléments qu'il importe de signaler. J'ai donné l'ordre aux fonctionnaires de la région de faire enquête dans cette affaire et de m'en donner une analyse circonstanciée. En second lieu, je répète que nous avons un programme de courrier assuré qui est en voie d'expérimentation et nous avons confiance que ce programme pourra fonctionner à 98 ou 99 p. 100 d'exactitude. Il faut le mettre en opération et s'assurer de son bon fonctionnement. Grâce à ce programme de livraison du courrier assuré cela signifie qu'à une heure donnée vous pourriez mettre votre lettre à la poste laquelle arriverait à un autre point précis au Canada le jour suivant dans les vingt-quatre heures. Nous faisons de notre mieux et si dans le passé nous pouvions acheminer ce courrier en deux jours, nous essaierons de le faire en un seul à l'avenir.

**M. Towers:** J'ai aussi une question concernant les colis endommagés. Ces derniers donnent lieu à de nombreuses difficultés. Je crois déjà avoir posé la question à la Chambre et vous m'aviez demandé des détails bien précis. Dans un cas, une dame de James River Bridge en Alberta se plaint d'avoir reçu un colis de la T. Eaton Company à Winnipeg qui était déchiré et dont le contenu débordait.

## [Text]

Usually these companies wrap their parcels well enough that they withstand normal handling procedure. Is there any action being taken in this regard to ensure that people are going to be able to continue to use this public service? Otherwise, they are going to stop using it, and then the department is going to be worse off financially than it was before.

**Mr. Ouellet:** We are analysing all our four-class operations, that is the parcel mail, in order to try not only to attract more business in this type of service, but also to protect private people who are using the mail to send their parcels.

There are other countries that have a very specific way of handling parcels. They have specific post offices that handle only parcels. It is a special type of operation, but we have to improve our operations, I admit, for handling parcels.

In this particular instance, I do not know all the details, but a citizen who has a parcel damaged is entitled to a reimbursement, a \$10 compensation, which is automatic, without insurance. I appreciate the fact that you raised this point because it is surely an area where there could be great improvement and we are zeroing in on this particular aspect of our operations.

**Mr. Towers:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Loiselle.

**Mr. Loiselle:** Mr. Chairman, I have a question for the Minister that is along somewhat different lines than what we have been discussing this morning. It is a question about which he must have been questioned in Montreal and about which I am being questioned because I am from Montreal. It concerns the Olympic stamps for the Olympic games in 1976.

I know, Mr. Ouellet, that during the Easter Recess, you had a press conference in Montreal to explain the intention of your department in this regard. Because I did not receive a special copy of that press conference, I would like you to inform the Committee of the policy of your department concerning the number stamps you are going to issue and how soon your department will be ready to get into this field of Olympic stamps.

Je pense qu'il y a, monsieur le président, quelques points que je peux soulever ce soir. Évidemment nous sommes prêts au ministère des Postes à émettre une série de timbres pour les jeux Olympiques; nous ferons ceci sujet à approbation en vertu de la loi sur les Olympiques qui doit être présentée à la Chambre des communes. Si cette loi est adoptée, nous avons l'intention d'émettre, dès le début de l'an prochain, une série de timbres qui se prolongera en 1975 et se terminera en 1976, l'année des jeux Olympiques. Je ne peux pas vous dire ce soir combien de timbres il y aura, mais nous avons l'intention de faire ce qui a été fait par d'autres administrations postales dans les pays où se sont déjà tenus les jeux Olympiques. Nous aurons principalement deux genres de timbres. Nous avons l'intention d'émettre des timbres avec une semi-surcharge postale c'est-à-dire que nous pourrions avoir un timbre où sera indiqué 8c., soit le montant régulier que l'on paie pour l'envoi d'une lettre plus 2c., ou 3c. ou 5c. selon le cas, cette surcharge étant remise au comité olympique après déduction des coûts d'impression et d'administration encourus par le ministère des Postes.

• 2135

C'est donc dire que nous offrirons au public canadien un timbre avec une surcharge, un timbre qu'ils seront libres d'utiliser ou de ne pas utiliser. C'est une méthode qui a été employée par tous les pays où se sont tenus les jeux Olympiques; que ce soit le Japon, l'Allemagne, la France

## [Interpretation]

D'habitude, cette société emballe soigneusement leurs colis qui peuvent endurer sans dégâts la manutention normale. A-t-on pris des mesures en ce sens pour s'assurer que la population va continuer de faire appel à ce service public? Autrement, ils n'en seront plus les usagers et le Ministère s'en trouvera beaucoup plus mal financièrement qu'autrefois.

**M. Ouellet:** Nous analysons toutes nos opérations du courrier quatrième classe c'est-à-dire la livraison des colis non seulement pour attirer davantage le monde des affaires dans ce genre de services mais aussi pour protéger les particuliers qui se servent de notre service pour expédier leurs colis.

Certains autres pays ont une méthode bien particulière de manutention des colis. Ils ont mis sur pied des bureaux de poste particuliers qui ne s'occupent que de la manutention des colis. Il s'agit d'un type spécial d'opérations mais nous devons améliorer les nôtres dans le domaine de la manutention des colis et j'en conviens.

Je ne connais pas tous les détails de ce cas particulier mais je sais pertinemment que tout citoyen qui reçoit un colis endommagé a droit à une indemnisation de \$10 qui est automatiquement indépendamment des assurances. Je suis heureux que vous ayez soulevé cette question car c'est sûrement un domaine qui mérite d'être amélioré et nous concentrons nos efforts sur cet aspect particulier de nos opérations.

**M. Towers:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Loiselle.

**M. Loiselle:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question au ministre qui ne se rattache pas directement à ce que nous avons discuté ce matin. C'est une question qui nous a été posée à Montréal et du fait précisément que je viens de Montréal. Elle a trait aux jeux olympiques de 1976 et des timbres olympiques qu'on mettra sur pied à cette occasion.

Je sais, monsieur Ouellet, que durant l'intersession de Pâques, vous avez eu une conférence de presse à Montréal pour expliquer l'intention de votre Ministère à cet égard. Étant donné que je n'ai pas reçu une copie spéciale de cette conférence de presse, j'aimerais que vous renseigniez le Comité sur la politique de votre Ministère concernant le nombre de timbres-poste que vous entendez émettre et nous dire quand donc le Ministère sera-t-il prêt à se lancer dans cette initiative des timbres olympiques.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I would like to rise some points this evening. Naturally, we are ready in the Post Office Department to issue a set of stamps for the Olympic Games; this will be subject to approbation of the Bill on the Olympics that will be introduced to the House of Commons. If this Bill is passed, we have the intention to issue at the beginning of next year a set of stamps that will go until 1975 and end up in 1976, the Olympic Games year. I cannot tell you tonight how many stamps will be issued, but we have the intention to do what have been done by other postal administration in countries who were hosts to the Olympic Games. We will have eventually two types of stamps. We intend to issue stamps with a postal surcharge, that is, we would have a stamp on which the price will be indicated, that is, the regular price paid for mailing a letter, plus two cents, or three cents or five cents, whatever it may be. This surcharge would be turned over to the Olympic Games Committee after the printing costs and administration incurred by the Post Office have been deducted.

This means that we are offering the Canadian public a stamp on which there is a surcharge, and they are free to use or not to use this stamp. This is a method which was used by all the countries which were host to the Olympic Games. Japan, Germany, France or other countries always



## [Texte]

ou d'autres pays, on a toujours procédé de cette façon-là avec un timbre avec surcharge.

La deuxième catégorie de timbres sera celle des timbres commémoratifs, des timbres réguliers qui seront émis dans le cadre du programme de timbres commémoratifs que nous avons chaque année. Ces timbres commémoratifs seront présentés d'une manière spéciale et seront offerts aux philatélistes de sorte que, aussi bien le timbre à surcharge que ce timbre commémoratif, seront sur le marché pour les jeux Olympiques.

Alors voilà un peu en gros le programme que nous entendons mettre de l'avant. Je peux dire que nous avons déjà un personnel attiré spécialement à ce programme olympique au sein du ministère et que nous travaillons très activement avec les fonctionnaires d'autres ministères qui vont s'intéresser au programme olympique. Nous serons en contact avec le COJO et nous avons l'intention de demander à des personnes versées dans le domaine de la philatélie et dans le domaine de l'olympisme de nous faire des suggestions pour les dessins et les genres de timbres que nous émettrons.

**M. Loisel:** Maintenant, monsieur le ministre, je veux savoir si j'ai bien compris. Je sais qu'un timbre de 8c. pourrait se vendre 10c.; c'est de là que vient la surcharge. Mais au cours de vos explications, vous avez dit que vous remettiez au COJO, après en avoir déduit le coût de l'impression et de l'administration, la différence. Est-ce seulement les 2c. ou tout le surplus de la vente qui sera donné au COJO.

**M. Ouellet:** Non, ce que nous allons donner au COJO, c'est le produit complet des 2c. de surcharge, moins ce qu'il va en coûter au ministère des Postes pour l'impression et pour le travail général d'organisation de cette opération supplémentaire. Il faudra bien sûr instaurer un système de comptabilité spéciale et un programme spécial de publicité, enfin il y a des coûts inhérents à cette opération. Ils sont minimaux, ça pourra être une infime fraction de ces 2c. qui sera retranchée du montant. Mais ils sont au courant de cela et ils sont tout à fait d'accord. C'est courant de procéder de la sorte au Canada comme dans les autres pays où cela s'est fait.

**M. Loisel:** Est-ce que, lors des entretiens entre les fonctionnaires du ministère avec les responsables du COJO on a fixé un montant approximatif de revenus que le COJO doit attendre de la vente des timbres?

**M. Ouellet:** Le COJO a dit qu'il espérait faire environ 10 millions de dollars avec ceci. Notre évaluation première est qu'il y a possibilité d'obtenir des revenus d'environ 10 millions de dollars. Pas forcément 10 millions de dollars une fois toutes les dépenses payées, mais nous espérons pouvoir atteindre ce chiffre. De toute façon, le Ministère va essayer de prendre tous les moyens possibles pour permettre à COJO d'atteindre l'objectif qu'il s'est fixé.

**M. Loisel:** Dans le même champ d'action, monsieur le ministre, peut-être me permettriez-vous la question suivante qui n'a pas trait aux jeux olympiques, mais est-ce qu'une fois que la glace sera cassée, si je peux employer cette expression, soit l'émission de timbres pour un événement spécial comme les jeux olympiques à Montréal en 1976, votre ministère a-t-il étudié dans le passé, ou étudiera-t-il la possibilité d'émettre des timbres pour certaines provinces, je crois que cela se fait, mais pour certaines municipalités qui, par exemple, fêtent des centaines ou des choses semblables, afin d'aider ces municipalités à se faire connaître davantage dans leur pays et dans le monde entier?

**M. Ouellet:** Sûrement pas. Ce programme d'émission de timbres olympiques est tout à fait spécial et ne sera autorisé qu'en vertu d'une loi spéciale du Parlement. C'est une procédure que nous acceptons dans le cadre d'un effort olympique, mais qui nous sera imposé, si vous voulez, par un projet de loi du Parlement et auquel nous nous soumettrons.

## [Interprétation]

proceeded in this fashion with a stamp having a surcharge on it.

The second category of stamps will be the commemorative stamps, regular stamps which will be issued within the framework of the commemorative stamp program we have every year. These commemorative stamps will be presented in a special fashion and will be offered to collectors, like the stamp having a surcharge, the commemorative stamps will be helping out with the Olympic Games.

This, in general, is the program we expect to put into operation. I would like to say that we already have personnel working especially on the Olympic program within the Department and we are working very actively with the representatives of other departments who will be interested in the Olympic program. We shall be in contact with the Olympic Games Committee and we intend to ask people with experience in the field of stamp collecting and Olympic activities to present us with suggestions for the drawings and the kinds of stamps we shall be issuing.

**Mr. Loisel:** Now, Mr. Minister, I just want to make sure I understood. I know that an eight-cent stamp could be sold for 10 cents. The extra cost is the surcharge. But in your explanation, you said that you would be returning the difference in price to the OGC once the printing and administration costs had been deducted. Will the OGC be receiving only the two cents or all the surplus money coming from this sale?

**Mr. Ouellet:** No, we shall be giving the OGC all the money coming from the two-cent surcharge less what it will cost the Post Office to print the stamps and organize this special operation. Naturally, we shall have to establish a special bookkeeping system and a special publicity program. Lastly, there are minimal unavoidable operational costs to be deducted from this sum, but they will only be a tiny fraction of these two cents. But the olympic authorities are aware of this and they are in complete agreement. This is the usual way of proceeding, in Canada as well as in the other countries which have hosted the Olympic Games.

**Mr. Loisel:** In the talks the representatives of the Department had with the OGC authorities did you arrive at an approximate figure for the revenue which the OGC might expect to receive from the sale of these stamps?

**Mr. Ouellet:** The OGC said that it hoped to make about \$10 million with this project. Our first evaluation is that there is a possibility of obtaining some \$10 million in revenue. Not necessarily \$10 million once all expenses have been paid but we hope to reach this figure. Anyway, the department will try every possible means that will enable C.O.J.O. to reach the objective it has set.

**Mr. Loisel:** In the same vein, Mr. Minister, may I ask the following question that does not pertain to the olympic games. Once the ice is broken, if I may use the expression, I understand an issue for a special event as the olympic games in Montreal in 1976, as the department studied in the past, will it study the possibility to issue some stamps for certain provinces. I think this has been made for certain municipalities who have celebrated, for example, their centennial. This has contributed to making the municipalities well known in their own country and in the whole world.

**Mr. Ouellet:** Certainly not. This program for olympic stamps issue is a very special one which can be authorized only by a special law voted by Parliament. This procedure we accept for the olympic effort but it will be imposed to us by a Parliament bill to which we have to submit.

## [Text]

**M. Loiselle:** Merci.

**The Chairman:** I would like to inform the Committee that the Chairman still has two names on his list: Mr. Hollands and Mr. Harney. I am looking at the clock. It says 9:50. I think we can round this thing up if we proceed with some degree of brevity. Mr. Hollands and then Mr. Harney.

**Mr. Ouellet:** The Minister will try to talk briefly.

**Mr. Hollands:** Thank you Mr. Chairman. Through you to the Minister, I would like to say at the outset that I thank the Minister for the co-operation I have received from different inquiries to your office. I am very happy to see as you have stated tonight that there will be no more rural post offices closed. I would much sooner have had an assurance that there would be no more rural communities left without a post office. I think this is the thing we are talking about here. In a number of communities and small towns, the post office may be in a private home or it may be in a store and that store may no longer be in business. I would not like to see this as an excuse for the post office to change from that community. I hope that you would take that under consideration as time goes on.

One thing I am very concerned with is the Post Office closures that have happened. Is the Minister made aware of all the post office closures? Or where does this chain of command cease to operate?

**Mr. Ouellet:** Since my appointment there have not been any post offices closed. I can assure you of this, because I have to approve the closure of a post office. I have not approved any as yet.

**Mr. Hollands:** Previous to your appointment was the matter of closures brought to the attention of the Minister?

**Mr. Ouellet:** It is the rule; it is policy.

**Mr. Hollands:** How about the matter of rural route changes? Where in your chain of command does a rural route change stop? If it is the policy of the department to change the rural routes in a community, how far up the ladder in your department does this change take place?

**Mr. Ouellet:** Theoretically this matter comes under my responsibility but as you know we have tried to decentralize our operations as much as possible for the sake of efficiency and better service to the public. I feel that a great deal of this lies in the district. It is a decision of the district itself. I hope that the districts will use their good sense in exercising this authority.

• 2145

**Mr. Hollands:** Well, could we be assured that should there be a major upheaval of rural routes in any area—and I believe this happens closer to larger cities—could we be assured that if there is a genuine appeal such as petitions, et cetera, brought to the attention of a region that the appeal could proceed further?

**Mr. Ouellet:** Yes, of course. You see it is a decision that is taken in every district because there are I would say, hundreds of decisions taken every day in the four regions and the fourteen districts of Canada and it is physically impossible for the Minister to take all these decisions. However, if in one case people in an area or a member of Parliament feels that this matter needs further attention and should be brought to a higher level it can always be brought to the region or to the national operation and eventually to the Minister himself and the authority would lie here in Ottawa.

## [Interpretation]

**Mr. Loiselle:** Thank you.

**Le président:** J'aimerais vous informer que j'ai encore deux noms sur ma liste: MM. Hollands et Harney. Je crois qu'il est maintenant 21 h. 50 et nous pourrions terminer à temps si vous voulez vous hâter un peu. M. Hollands puis M. Harney.

**M. Ouellet:** Le ministre essaiera de répondre brièvement.

**M. Hollands:** Je vous remercie monsieur le président. Par votre entremise, j'aimerais tout d'abord dire au ministre que je le remercie de la collaboration que j'ai reçue quand je me suis adressé à différentes reprises à son bureau. Je suis heureux d'apprendre qu'on ne fermera pas d'autres bureaux de poste ruraux. J'aurais aimé qu'on nous assure qu'il n'y aura pas d'autre communauté rurale sans bureau de poste. C'est le sujet dont nous discutons. Un certain nombre de localités et de petites villes, le bureau de poste se trouve parfois dans une maison privée ou dans un magasin, et parfois le magasin a fermé ses portes. Je ne voudrais pas que cela serve d'excuse au ministère des Postes pour changer ce bureau de localité. J'espère que vous y songerez à l'avenir.

Ces fermetures du bureau de poste m'inquiètent beaucoup. Le ministre était-il au courant?

**M. Ouellet:** Depuis ma nomination, il n'y a pas eu de fermeture de bureaux de poste. Je puis vous en assurer car je dois approuver la fermeture d'un bureau de poste. Je n'en ai approuvé aucune.

**M. Hollands:** Avant votre nomination, la question des fermetures a-t-elle été portée à l'attention du ministre?

**M. Ouellet:** C'est un règlement mais non pas une ligne de conduite.

**M. Hollands:** Au sujet de la question des changements de routes rurales où par votre hiérarchie se donnent les ordres pour un changement de route rurale? C'est une question de ligne de conduite du ministère, à quel échelon cette décision est-elle prise?

**M. Ouellet:** En théorie, cette question est de ma compétence, mais comme vous le savez nous avons tenté de décentraliser nos opérations autant que possible pour plus d'efficacité et un meilleur service au public. En grande partie, j'ai l'impression que le district prend une telle décision. J'espère que les districts font preuve de bon sens pour l'exercice de leur autorité.

**M. Hollands:** Pourriez-vous nous garantir, s'il y avait un bouleversement important des routes rurales dans une région, et je pense que cela se produit souvent près des grandes villes, pourriez-vous nous garantir, s'il y avait un appel sincère sous forme de pétitions ou autres, qu'on y donnerait suite?

**M. Ouellet:** Évidemment. Vous voyez, cette décision est prise dans chaque district car il y a, je dirais des centaines de décisions qui sont prises tous les jours dans les quatre régions et les quatorze districts du Canada. C'est physiquement impossible pour le ministre de prendre toutes ces décisions. Toutefois, si dans un cas, des personnes habitant une région où un député croit qu'il faut prêter une attention particulière à cette question et la porter à un niveau plus élevé, on peut toujours la présenter au niveau de la région ou de l'exploitation nationale et éventuellement au ministre lui-même qui a la compétence à Ottawa.



[Texte]

**Mr. Hollands:** Well it seems to me, Mr. Minister, that in the past there have been changes made in rural routes and upheavals in districts, about which the people have made genuine complaints and unfortunately those complaints may be answered in regional offices and go no further. In our area last fall major changes were made. I believe, November 1, there was an upheaval and I think, in your department and in most departments of government it was impossible to make appeals. So if there were some time limit, say a month after a decision was made people could have a chance to appeal, I think it would be very fair.

I am concerned that the Post Office Department in rural areas does not seem to be all concerned with retaining the identity of a district. I think this is very important. We know well enough that not every district can have its name retained, but I think as much as possible people in a district want to have their district name retained as a mailing address. Perhaps you could look into that as time goes on.

**Mr. Ouellet:** Sure.

**Mr. Howlands:** Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Harney.

**Mr. Harney:** Mr. Chairman, I was intrigued by the answer given by the Minister to the questions put to him by Mr. Loiselle with regard to the surcharge series of stamps. Has the Post Office ever given consideration to having a surcharge series of stamps for the ongoing funding of political parties, so that you could have Liberal stamps for Liberals to buy, and Conservative stamps for Conservatives to buy?

**Mr. Guay (St. Boniface):** It would solve your problems.

**The Chairman:** It sounds like the hamburgers that Bennett had in the B.C. election.

**Mr. Harney:** Well it worked there, or did it?

**Mr. Ouellet:** No, I do not think we will please Mr. Caouette that much with his monetary theory.

**Mr. Harney:** Well if you can please Mr. Drapeau why could you not please Mr. Caouette.

Anyhow, I always begin, Mr. Chairman, with a list of questions of my own but I find the matters brought up by my colleagues so interesting that I have to have a rider. I was listening to Mr. Guay and the problem he was talking about with the carbon monoxide problem in one of the postal stations in Winnipeg. Has the Ministry ever given consideration to the use of electrically driven vans for inter-city service? I see you are going to be spending almost \$7 million for the acquisition of vehicles for integrated urban transportation. Have you ever given consideration to the use of these vehicles?

**Mr. Ouellet:** I think the Deputy Minister has an answer for you on this one.

**Mr. J. A. H. Mackay (Deputy Postmaster General):** Yes, we have, because we are concerned about the ecology and so on. At the moment no vans are available to suit our purpose because of the long hauls that we have to do within the city; the recharging of batteries has become a real problem. In five or ten years or maybe even less, when vehicles of this type become available and would do the job for us, I am sure we would be the first people to start applying them.

[Interprétation]

**M. Hollands:** Il me semble, monsieur le ministre, que par le passé il y a eu des changements dans les routes rurales et des bouleversements dans l'industrie au sujet desquels certaines personnes ont présenté des plaintes sincères. Malheureusement ces plaintes n'ont reçu aucune réponse des bureaux régionaux et, l'affaire n'a pas été plus loin. On a fait des changements importants dans notre région l'automne dernier. Il y a eu un bouleversement le 1<sup>er</sup> novembre je crois et ça n'a pas été possible de faire appel soit à votre Ministère ou à d'autres ministères du gouvernement. Par conséquent, s'il y a une date-limite, disons un mois après que la décision a été prise, les personnes en cause devraient pouvoir faire appel, ce ne serait que juste.

Je m'inquiète que le ministère des Postes dans les secteurs ruraux ne semble pas du tout s'inquiéter de conserver l'identité d'un district. Je pense que c'est très important. Nous savons tous très bien que chaque district ne peut conserver son nom, mais autant que possible les habitants d'un district veulent conserver le nom du district dans leur adresse postale. Vous pourriez peut-être étudier cette question.

**M. Ouellet:** Certainement.

**M. Howlands:** Je vous remercie beaucoup.

**Le président:** Monsieur Harney.

**M. Harney:** Monsieur le président, la réponse qu'a donnée le ministre aux questions posées par M. Loiselle concernant la surcharge sur les séries de timbres m'intrigue. Le ministère des Postes a-t-il songé à une surcharge sur les séries de timbres pour le financement des partis politiques par exemple, afin que les partisans du parti libéral puissent acheter des timbres libéraux et que les partisans du parti conservateur puissent acheter des timbres conservateurs?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Ce serait une solution à vos problèmes.

**Le président:** Cela me fait penser aux hamburgers de M. Bennett lors des élections de la Colombie-Britannique.

**M. Harney:** Eh bien ça marché n'est-ce pas?

**M. Ouellet:** Non, Je ne crois pas que nous utiliserons la politique monétaire de M. Caouette même si ça lui ferait plaisir.

**M. Harney:** Eh bien si vous faites plaisir à M. Drapeau, pourquoi ne feriez-vous pas plaisir à M. Caouette.

De toute façon, je commence toujours, monsieur le président, par une liste de questions de mon propre cru, mais je trouve les questions soulevées par mes collègues tellement intéressantes qu'il me faut une prolongation. J'écoutais M. Guay parler du problème du monoxyde de carbone dans une des stations postales de Winnipeg. Le ministre a-t-il déjà songé à utiliser des remorques électriques pour le service dans les villes? Je vois que vous dépenserez près de 7 millions de dollars pour l'acquisition de véhicules pour le transport urbain intégré. Avez-vous déjà envisagé la possibilité d'utiliser ces véhicules?

**M. Ouellet:** Je crois que le sous-ministre a une réponse pour vous.

**M. J. A. H. Mackay (sous-ministre des Postes):** Oui, effectivement, car nous nous préoccupons d'écologie, etc. Pour le moment, il n'existe pas de camions conformes à nos besoins; en effet, à cause des longs trajets que nous devons faire à l'intérieur de la ville, recharger les accumulateurs est devenu un véritable problème. Dans cinq ou dix ans, peut-être moins, lorsque des véhicules de ce type seront disponibles, ils seront conformes à nos besoins, je suis certain que nous serons les premiers à les utiliser.

[Text]

**Mr. Harney:** I take it from the answer of your Deputy that the possibility is viewed as a good one. May I ask you, Mr. Minister, if your department has actually been in contact with firms that do or can produce such vehicles?

**Mr. Mackay:** The answer is yes, but I would not know the companies that are involved in this at this stage in the game.

**Mr. Harney:** I would hesitate to mention any names of supplying firms although it has been done before; it was done accidentally in this Committee. But I do know that in certain parts of the world there are such delivery vehicles; vehicles that are used for delivering milk can certainly be made to deliver mail and I would certainly urge it, if I may, that you pursue your inquiries. Obviously, if the States through one of its major agencies starts employing such vehicles, then it would be a very, very good example to other institutions involved in that kind of delivery.

Mr. Chairman, still looking at the same page in the estimates, I notice an item which is much vaguer than all the other specific items:

Development and Procurement of Special Items—  
\$400,000

You had told us earlier that you were buying equipment for coding and mechanization, conveyors, chutes, etc., edger, stacking and facing equipment, bag sorting equipment, and so on. Under the development and procurement of special items, are you intending to purchase any closed-circuit TV equipment for your larger postal stations and their operations?

**Mr. Ouellet:** I am told the answer is yes and the reason is for security purposes.

**Mr. Harney:** What kind of security purposes?

**Mr. Ouellet:** For surveillance; to protect ourselves from theft and this sort of thing.

**Mr. Harney:** To protect the Post Office from theft. Has there been much theft experienced in the inner operations of the Post Office?

**Mr. Ouellet:** There has been some. I would not say there has been much but there has been some.

**Mr. Harney:** How much has there been over last year or the year before, just to give us an idea?

**Mr. MacKay:** Unfortunately we do not have the figures here but we can get them for you.

**Mr. Harney:** I certainly would appreciate getting the figures, Mr. Chairman. It would seem to me that unless the figures of the amount of theft are very, very large, the expenditure involved in buying this equipment may not be justified.

**Mr. MacKay:** If I might answer that, we do have an indemnity fund and we pay out roughly \$1 million a year for apparent and alleged theft, but many items go astray and we never hear about them at all. In other words, the recipient does not know the sender is going to send it to him. So there are other items obviously that would make that figure somewhat higher.

**Mr. Harney:** Would you say that theft is a problem in the post offices?

**Mr. MacKay:** I think \$1 million would represent a minimum figure for theft in the Post Office. Many customers send expensive items like transistor radios, wristwatches, jewellery and this type of thing through the services.

[Interpretation]

**M. Harney:** D'après la réponse de votre sous-ministre, je déduis que les possibilités sont excellentes. Puis-je vous demander, monsieur le ministre, si votre ministère est entré en contact avec des sociétés qui fabriquent ou peuvent fabriquer des véhicules de ce genre?

**M. Mackay:** Oui, mais pour le moment, je ne connais pas les compagnies qui s'intéressent activement à ces projets.

**M. Harney:** J'hésiterai à mentionner le nom de fournisseurs bien que cela ait déjà été fait; cela a été fait par accident devant ce comité. Mais je sais que dans certains pays des véhicules de livraison de ce genre sont utilisés; les véhicules qui servent à livrer le lait peuvent certainement servir à livrer le courrier et j'insiste, si vous me le permettez, pour que vous poursuiviez activement vos recherches. Évidemment, si l'un des organismes les plus importants des États-Unis commence à utiliser ces véhicules, cela constituerait un exemple excellent pour les autres organismes qui sont chargés de ce genre de livraison.

Monsieur le président, à la même page du budget, je note un poste qui me semble beaucoup plus vague que les autres.

Mise au point et fabrication d'articles spéciaux—  
\$400,000.

Vous nous avez dit plutôt que vous achetiez du matériel de codage et de mécanisation, des tapis roulants, des chutes, etc., du matériel pour trier, empiler et ordonner, des sacs de trie, etc. En vertu de ce poste, avez-vous l'intention d'acheter du matériel de télévision en circuit fermé pour vos stations postales les plus importantes?

**M. Ouellet:** On me dit que c'est le cas, et cela pour des raisons de sécurité.

**M. Harney:** Quel genre de sécurité?

**M. Ouellet:** Pour surveiller; pour nous protéger du vol, etc.

**M. Harney:** Pour protéger les bureaux de poste du vol. Est-ce que l'on a constaté qu'il y avait beaucoup de vol dans les bureaux de poste?

**M. Ouellet:** Plusieurs cas. Je n'irais pas jusqu'à dire beaucoup, mais certains cas.

**M. Harney:** Pouvez-vous nous donner une idée de ces vols pour l'année dernière ou l'année précédente?

**M. Mackay:** Malheureusement, nous n'avons pas ces chiffres sous la main, mais nous pouvons vous les procurer.

**M. Harney:** Monsieur le président, je vous en serai reconnaissant. Il me semble qu'à moins que ces chiffres ne soient extrêmement importants, il est possible que les dépenses en cause ici ne soient pas justifiées.

**M. Mackay:** Permettez-moi de répondre; nous avons un fonds de compensation et nous payons environ un million de dollars par an pour des vols supposés ou établis; mais il y a beaucoup de choses qui se perdent et dont nous entendons jamais parler. Autrement dit, le récipiendaire ne sait pas que l'envoyeur lui a envoyé quelque chose. Par conséquent, si on en tenait compte, ce chiffre serait plus important.

**M. Harney:** Pensez-vous que le vol constitue un problème pour les bureaux de poste?

**M. Mackay:** Je crois qu'un million de dollars représente le chiffre minimum des vols commis dans les bureaux de poste. De nombreux clients envoient des articles onéreux tels que des postes de radio à transistor, des montres-bracelets, des bijoux, etc.



[Texte]

**Mr. Harney:** Does this theft occur within the central postal buildings or does it occur en route?

**Mr. MacKay:** It occurs in both places, on the route as well as internally. In many of these we have not been able to discover where it has happened.

**Mr. Harney:** You have really no very clear idea where this theft does happen?

**Mr. MacKay:** In some cases, yes; and in some cases, no. That is a very difficult question to answer.

**Mr. Harney:** I would agree with that, yes. But in how many cases, yes, and how many cases, no?

**Mr. MacKay:** I am afraid I do not know. We do have statistics on that, we have made a point...

• 2155

**Mr. Harney:** It seems to me, Mr. Chairman, that it is a fair departure when a major institution of the state decides to buy electronic equipment to monitor the operations of its employees. We should ask ourselves whether (a) the expenditure is going to be worth the candle and, (b) whether the installation of this equipment might not cause other problems; for example, a certain uneasiness on the part of the employees that they are being continually watched in a way that they have never been watched before.

**Mr. Mackay:** Are you aware that at the moment we have what we call observation galleries in all the major post offices across the country, which is one-way glass for security investigation? This has been a tradition ever since the post office started putting up buildings.

**Mr. Harney:** I could not see that it was one-way glass from the side of the glass I was on.

**Mr. Mackay:** I realize that. All we are doing is replacing that type of gallery with a more modern means of detection, in very simple terms, because we do owe the customer some responsibility in the protection of the mails.

**Mr. Harney:** I am not challenging that there should be some kind of surveillance. That is not the point. It is very, very much a matter of how it is done.

**Mr. Mackay:** I might add that this was the subject of consultation with our national executive union about a year and a half ago and subsequently about a year ago.

**Mr. Harney:** And?

**Mr. Mackay:** At the national executive level they recognize that this is a good replacement for galleries. I am not sure that they are particularly happy about it but they recognize it is a good replacement for galleries. I think I also must explain that the only people who use that are certified security officers, who have their own lock and key, and no one else can go in that area. The same will apply to the use of any television monitors.

**Mr. Harney:** In other words there is going to be very strict control of who watches through the electronic monitors.

**Mr. Mackay:** Exactly.

**Mr. Harney:** I will just leave this matter with the suggestion that there is something terribly unnerving, people find, about this kind of surveillance. It is much more unnerving than the human touch of knowing that there are a couple of eyes watching you without the help of television or other equipment. That has to do with the human psychology, but there are problems in the post office relating to personnel morale and so on. I am just suggesting that this development should be looked at with caution.

[Interprétation]

**M. Harney:** Les vols se produisent-ils dans les terminaux postaux ou bien en cours de route?

**M. Mackay:** Les deux, aussi bien en cours de route qu'à l'intérieur. Dans de nombreux cas nous n'avons pas pu découvrir ce qui s'était produit.

**M. Harney:** Vous ne savez donc vraiment pas où ces vols se produisent?

**M. Mackay:** Dans certains cas, nous le savons, dans d'autres, nous ne le savons pas. Il est très difficile de le déterminer.

**M. Harney:** En effet, j'imagine. Mais dans quelle proportion des cas arrivez-vous à la déterminer?

**M. Mackay:** J'ai bien peur de ne pas le savoir. Nous avons des statistiques à ce sujet, nous avons toujours...

**M. Harney:** Monsieur le président, il semble que ce soit une nouvelle règle du jeu quand une institution d'Etat d'une grande importance se décide à acheter de l'équipement électronique pour contrôler le travail de ses employés. Nous devons nous demander a) si les dépenses effectuées en valent la peine et b) si l'installation de cet équipement ne donnera pas lieu à d'autres difficultés; par exemple, les employés éprouvent un certain malaise quand ils sont continuellement soumis à une surveillance à laquelle ils ne sont pas accoutumés.

**M. Mackay:** Savez-vous qu'à l'instant, nous avons ce que nous appelons des galeries d'observation dans tous les grands bureaux de poste du pays dotées d'une vitre à vision à sens unique pour fins d'enquête de Sûreté? C'est une tradition qui existe depuis que le ministère des Postes a construit ces édifices.

**M. Harney:** Là où je me trouvais, il m'était impossible de voir qu'il s'agissait d'une vitre à vision à sens unique.

**M. Mackay:** Bon. Tout ce que nous faisons, c'est de remplacer ce genre de galerie par des méthodes de détection plus modernes en des termes extrêmement simples, car le client a droit à la protection du courrier.

**M. Harney:** Je ne mets pas en cause le fait qu'il doit y avoir une certaine surveillance. Ce n'est pas là où je veux en venir. Tout est dans la façon de faire.

**M. Mackay:** J'ajouterais que cette question a fait l'objet de consultations avec notre syndicat exécutif national il y a un an et demi environ et même il y a un an.

**M. Harney:** Et puis?

**M. Mackay:** Sur le plan de l'exécutif national, les autorités reconnaissent que cet équipement remplace bien les galeries. Je ne sais pas si cette initiative les enchante mais elles admettent que cet équipement remplace fort bien les galeries. Je dois aussi expliquer que les seules personnes qui ont accès à cet équipement sont les agents accrédités de sécurité qui ont leur propre serrure et leur propre clé et personne d'autre ne peut avoir accès à cette région. Le même principe jouera pour l'utilisation de toutes télévisions de contrôle.

**M. Harney:** En d'autres termes, on exercera un contrôle rigoureux dans le choix de ceux qui utilisent ces appareils de contrôle électroniques.

**M. Mackay:** C'est juste.

**M. Harney:** Je vais abandonner cette question en disant que ce genre de surveillance est extrêmement énervant pour les employés. En effet, on préfère de beaucoup le contact humain même en sachant qu'il y a une paire d'yeux qui nous observe sans l'aide de la télévision ou de tout autre équipement électronique. Cela fait partie de la psychologie humaine mais il existe également des problèmes au bureau de poste concernant le moral du personnel et ainsi de suite. Je suggère que ce détail soit étudié avec soin.

[Text]

Just one last point, Mr. Chairman, and this question is really a matter of representation. Mr. Minister, in my riding, and I am sure it is the same in the ridings of many members, there are large old-age pensioners' buildings, senior citizens' buildings. I have often been asked by people who live in these buildings why they could not have their mail delivered early. Apparently for a person over 65 or well over 70, the coming of the mail that day is a big event, especially if it is the old-age pension day. If the mail comes at 2.45 p.m. or 3.00 p.m. they cannot get their cheques cashed that day, and that day has certainly lost a certain amount of joy in it. I was wondering if, wherever possible in the mail walks where there are old-age pensioners' buildings, they could be given priority for early delivery.

**Mr. Ouellet:** I think it is an excellent suggestion. I do not think it is an impossible thing to do. It is a matter of evaluating the route of the letter carrier. I am sure that some residences for elderly people could be done in the morning, others might have to be done a little later because of the route that the letter carrier takes, but it is a good suggestion. We will look at it and where it is possible to change the route of the letter carrier to accommodate a number of people living in a specific place, we will do it.

**Mr. Harney:** I am very glad to hear the Minister's response, Mr. Chairman. I did say "wherever possible". It is just a matter of our recognizing a concern that these people have which is very real to them. I will say that as far as my own personal mail delivered to my home is concerned, most of it consists of bills, you can take all the time you want, sir.

**The Chairman:** Mr. Turner, do you have one brief question?

• 2200

**Mr. Turner (London East):** I have two brief questions for the Minister.

Does the Canadian Post Office Department receive any revenue from the United States mail transported by truck from Buffalo to Detroit along Highway 401 and other Canadian highways and, if so, how much revenue per year is involved?

Also, will you reconsider Saturday delivery in the urban centres?

**Mr. Ouellet:** I will ask my officials to look at the first question while I am answering the second one.

I did talk briefly on this subject this morning, saying that when the decision was taken it was mainly following recommendations made by Judge Montpetit of the Montpetit Commission. In order to reinstate it now would mean we would require 3,400 additional full-time employees at a cost in excess of \$35 million. We do think this is a question that has to be looked at but at the moment I am more inclined to try to find other means to improve the services than reinstate the Saturday delivery. I am not discarding this possibility, we are still looking at the pros and cons of the situation, but for the time being we feel there may be other ways to improve the services in the cities without having to go again to the Saturday delivery, because we are not too sure that the unions—many of you in this Committee spoke earlier today of the morale of the people—would welcome such a move.

[Interpretation]

Un dernier point, monsieur le président, qui a trait à la représentation. Monsieur le ministre, dans ma circonscription, et je sais bien que cela vaut dans les circonscriptions d'un bon nombre de députés, il existe des grands édifices de retraités et de citoyens âgés. Les locataires de ces édifices se sont souvent demandés si ce n'est pas possible de recevoir leur courrier plus tôt. Il appert que pour une personne de plus de 65 ans ou dépassant les 70 ans, la venue du courrier est fort excitante surtout si c'est le jour de la pension de vieillesse. Or, si le courrier arrive vers 2 h 45 ou 3 h ces pensionnés ne peuvent pas toucher le chèque le même jour et ils sont moins joyeux pour autant. Je me demandais si, quand cela est possible, dans les livraisons de courrier aux édifices des anciens retraités, il n'y aurait pas lieu de les mettre en tête de la liste des priorités pour que la livraison se fasse tôt le matin.

**M. Ouellet:** Je pense que votre proposition est excellente. Je ne crois pas que sa réalisation soit impossible. Il s'agit d'étudier le trajet du facteur. Je suis persuadé que la livraison pourrait se faire le matin pour certaines résidences de personnes âgées, d'autres un peu plus tard, compte tenu du trajet du facteur mais il demeure que c'est une excellente proposition. Nous l'étudierons avec soin et si cela est possible, nous modifierons le trajet du facteur pour accommoder un certain nombre de personnes qui demeurent en un endroit particulier.

**M. Harney:** Je suis enchanté d'entendre la réponse du ministre, monsieur le président. J'ai bien dit: «quand cela est possible». C'est une question de reconnaître l'inquiétude qu'éprouvent ces gens et qui prend des proportions très réelles pour eux. Pour ce qui est de mon courrier personnel livré à ma maison, il s'agit surtout de factures et vous pouvez prendre tout le temps qu'il faut, monsieur.

**Le président:** Monsieur Turner, vous avez une brève question?

**M. Turner (London-Est):** J'aimerais adresser deux brèves questions au ministre.

Est-ce que le ministère canadien des Postes accuse un revenu du courrier américain transporté par camion depuis Buffalo jusqu'à Détroit le long de la grand-route 401 ou toute autre grand-route canadienne et, dans l'affirmative, quel est le revenu annuel entre autre?

En outre, songez-vous à remettre sur pied la livraison du samedi dans les centres urbains?

**M. Ouellet:** Je vais demander à mes hauts fonctionnaires d'étudier la première question tandis que je répondrai à la seconde.

J'ai parlé brièvement de cette question ce matin en disant que lorsque nous avons pris cette décision c'était surtout pour donner suite aux recommandations faites par le juge Montpetit de la Commission Montpetit. Pour remettre sur pied ces services, il faudrait 3,400 employés supplémentaires à plein temps qui occasionneraient des dépenses supplémentaires de plus de 35 millions de dollars. Je ne crois pas qu'il faille étudier cette question, mais pour l'instant je suis plutôt porté à trouver d'autres façons d'améliorer les services que de penser à réinstaller la livraison du samedi. Je ne rejette pas entièrement cette possibilité car nous évaluons le pour et le contre de la situation mais pour l'instant, nous assumons qu'il pourrait peut-être y avoir d'autres moyens d'améliorer les services citadins sans avoir à remettre sur pied la livraison du samedi, car nous ne croyons pas que les syndicats, —plusieurs parmi vous ont parlé plutôt du moral des employés,—accueilleraient une telle initiative.



[Texte]

I think we now can answer your first question.

**Mr. Mackay:** If I understand the question, you were referring to American mail vans going from Buffalo to Detroit through Canada. Those would be in bond and therefore would not affect the Canada Post Office whatsoever. In fact we do the same sort of thing in Western Canada. From Vancouver to Kootenay we actually ship mail in bond through the United States, which is the shortest distance between the two points. Basically the same thing is happening between Buffalo and Detroit.

**The Chairman:** Do you ship it by rail or by truck?

**Mr. Mackay:** By truck.

**The Chairman:** Do you have any further questions, Mr. Turner?

**Mr. Turner (London East):** No, Mr. Chairman.

Votes 1 and 5 agreed to on division.

**The Chairman:** Shall the estimates of the Post Office Department be reported back to the House?

**Mr. Dinsdale:** Just before we do that, Mr. Chairman, could I have one final word?

I think we have had a good discussion today. It has been revealed that the Post Office Department is perhaps somewhat of a can of worms; it provides a public service and the public is not too happy with the quality of the service.

If I may have one final word about Clear Lake, the Post Office Department is going to offer a half-baked service and will come out of that episode with another half-baked reputation, because there are thousands of people who go through that service and it has been downgraded very seriously.

**The Chairman:** The Chair would like to say that it notices a tremendous shift and a change in the attitude of the Post Office Department and I think perhaps the change in minister might be partly responsible for that.

I viewed the proceedings today with a sigh of relief. There seems to be quite an attitude to provide service rather than make money in the Post Office Department and it always has been my thought that it should provide a service.

Having said that, shall I report the estimates to the House?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Thank you very much.

[Interprétation]

Je répondrai maintenant à votre première question.

**M. Mackay:** Si j'ai compris la question, vous avez parlé des vans qui assurent le courrier américain depuis Buffalo jusqu'à Détroit en passant par le Canada. Ces colis sont liés, ce qui ne met pas en cause le ministère des Postes du Canada. En fait, nous faisons la même chose dans l'Ouest du Canada. Depuis Vancouver jusqu'à Kootenay, nous expédions le courrier lié en passant par les États-Unis, car c'est la plus courte distance entre les deux points. C'est pour l'essentiel ce qui se passe entre Buffalo et Détroit.

**Le président:** Le transport se fait-il par chemin de fer ou par camion?

**M. Mackay:** Par camion.

**Le président:** Vous avez d'autres questions, monsieur Turner?

**Mr. Turner (London-Est):** Non, monsieur le président.

Les crédits 1 et 5 sont adoptés sur division.

**Le président:** Le budget du ministère des Postes doit-il être renvoyé à la Chambre?

**M. Dinsdale:** Avant de trancher cette question, monsieur le président, voulez-vous m'accorder un dernier mot?

Je pense que nous avons eu un excellent débat aujourd'hui. Il a été révélé que le ministère des Postes est sans doute un guêpier; il assure un service public dont la qualité ne satisfait pas le public.

Si vous me permettez une dernière intervention concernant Clear Lake, le ministère des Postes offrira un demi-service et il sortira de cet épisode la réputation ternie car des milliers de personnes se prévalent de ses services dont la qualité est beaucoup moindre.

**Le président:** La présidence tient à dire qu'elle constate un changement de présentation et d'attitude au sein du ministère des Postes, ce qui pourrait peut-être expliquer en partie le changement d'attitude du ministre.

J'envisage les délibérations d'aujourd'hui avec un certain soulagement. Le Ministère semble adopter l'attitude d'assurer avant tout le service au lieu de réaliser des profits et j'ai toujours partagé cette opinion selon laquelle le ministère des Postes doit assurer un service.

Ayant dit cela, dois-je renvoyer le budget à la Chambre?

**Des voix:** C'est convenu.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup.





HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Tuesday, May 22, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 9

Le mardi 22 mai 1973

Président: M. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1973-74—  
National Harbours Board

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1973-1974—  
Conseil des ports nationaux

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

|   |   |
|---|---|
| Beatty ( <i>Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo</i> ) | Ellis<br>Godin                                |
| Bell  | Guay ( <i>Saint-Boniface</i> )                |
| Benjamin  | Hamilton ( <i>Swift-Current-Maple Creek</i> ) |
| Campbell  |   |

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

|             |                                    |
|-------------|------------------------------------|
| Howard      | Railton                            |
| Lessard     | Schumacher                         |
| Loiselle    | Taylor                             |
| Mazankowski | Turner ( <i>London East</i> —(19). |
| Poulin      |                                    |

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Thursday, May 17, 1973:

Mr. Campbell replaced Mr. Gendron;  
Mr. Duquet replaced Mr. Smith (*Saint-Jean*);  
Mr. Poulin replaced Mrs. Morin;  
Mr. Symes replaced Mr. Harney.

On Tuesday, May 22, 1973:

Mr. Ellis replaced Mr. Hollands;  
Mr. Forrestall replaced Mr. Madill;  
Mr. Fraser replaced Mr. Towers;  
Mr. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*) replaced Mr. McKenzie;  
Mr. Taylor replaced Mr. Stewart (*Marquette*);  
Mr. Thomas (*Moncton*) replaced Mr. Dinsdale;  
Mr. Howard replaced Mr. Symes;  
Mr. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*) replaced Mr. Forrestall;  
Mr. Bell replaced Mr. Fraser;  
Mr. Lessard replaced Mr. Duquet;  
Mr. Railton replaced Mr. Blouin;  
Mr. Schumacher replaced Mr. Thomas (*Moncton*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 17 mai 1973:

M. Campbell remplace M. Gendron;  
M. Duquet remplace M. Smith (*Saint-Jean*);  
M. Poulin remplace M<sup>me</sup> Morin;  
M. Symes remplace M. Harney.

Le mardi 22 mai 1973:

M. Ellis remplace M. Hollands;  
M. Forrestall remplace M. Madill;  
M. Fraser remplace M. Towers;  
M. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*) remplace M. McKenzie;  
M. Taylor remplace M. Stewart (*Marquette*);  
M. Thomas (*Moncton*) remplace M. Dinsdale;  
M. Howard remplace M. Symes;  
M. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*) remplace M. Forrestall;  
M. Bell remplace M. Fraser;  
M. Lessard remplace M. Duquet;  
M. Railton remplace M. Blouin;  
M. Schumacher remplace M. Thomas (*Moncton*).



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 22, 1973

(14)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Bell, Benjamin, Campbell, Ellis, Guay (*St. Boniface*), Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Lessard, Loiselle, Mazankowski, Poulin, Railton, Schumacher and Taylor.

*Other Member present:* Mr. Symes.

*Witnesses: From the National Harbours Board:* Mr. D. E. Taylor, Chairman; Mr. D. N. Cassidy, Director General of Police and Security.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Estimates 1973-74. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 3, 1973, Issue No. 1*)

The Committee proceeded to the consideration of the Estimates 1973-74 under National Harbours Board.

On Vote 85—Payment of the deficit expected to be incurred in 1973 in the operation of the Jacques Cartier Bridge, Montreal Harbour—

The Chairman of the National Harbours Board answered questions.

Vote 85 was allowed to stand.

On Vote L90—Advances to National Harbours Board to meet capital expenditures—

The witnesses answered questions.

On motion of Mr. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), it was agreed that the Committee print 1,000 additional copies of this day's Minutes of Proceedings and Evidence.

Mr. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*) moved,—That the Committee recommend that the government consider the advisability of making available to this Committee the report on the upgrading of the Port of Churchill.

After debate thereon, the question being put on the said motion, it was agreed to on the following division: YEAS—10; NAYS—2.

Mr. Taylor moved,—That the Committee recommend that the government consider the advisability of undertaking immediately a complete program for improving and upgrading the Port of Churchill including dredging, wharf, grain handling and grain storage facilities.

After debate thereon, the question being put on the said motion, it was agreed to on the following division:

## YEAS:

Messrs.

|   |   |
|---|---|
| Beatty ( <i>Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo</i> ) | Hamilton ( <i>Swift Current-Maple Creek</i> ) |
| Bell  | Howard  |
| Benjamin  | Mazankowski                                   |
| Ellis   | Schumacher                                    |
|   | Taylor—(9)                                    |

## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 22 MAI 1973

(14)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20h15 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Bell, Benjamin, Campbell, Ellis, Guay (*Saint-Boniface*), Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Lessard, Loiselle, Mazankowski, Poulin, Railton, Schumacher et Taylor.

*Autre député présent:* M. Symes.

*Témoins: Du Conseil des ports nationaux:* M. D. E. Taylor, président; M. D. N. Cassidy, directeur général de la police et de la sécurité.

Le comité reprend l'étude de son ordre de renvoi concernant le Budget des dépenses de 1973-1974. (*Voir le procès-verbal du mardi 3 avril 1973, fascicule n° 1*).

Le comité étudie le Budget des dépenses de 1973-1974 sous la rubrique du Conseil des ports nationaux.

Crédit 85—Versement du déficit prévu pour l'année civile 1973 dans l'exploitation du pont Jacques-Cartier, dans le port de Montréal.

Le président du Conseil des ports nationaux répond aux questions.

Le crédit 85 est réservé.

Crédit L90—Avances au Conseil des ports nationaux en vue de payer les dépenses en capital—

Les témoins répondent aux questions.

Sur la motion de M. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), il est convenu que le comité imprime 1,000 exemplaires supplémentaires du procès-verbal d'aujourd'hui.

M. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*) propose—Que le Comité recommande au gouvernement de considérer s'il ne serait pas opportun de mettre à la disposition du comité le rapport sur les améliorations à apporter au port de Churchill.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée sur division par 10 voix contre 2.

M. Taylor propose—Que le comité recommande au gouvernement de considérer s'il ne serait pas opportun d'entreprendre immédiatement la réalisation d'un programme complet d'amélioration au port de Churchill portant notamment sur le dragage, les quais, la manutention des grains et les installations d'entreposage du grain.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée sur division:

## POUR:

MM.

|   |   |
|---|---|
| Beatty ( <i>Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo</i> ) | Hamilton ( <i>Swift Current-Maple Creek</i> ) |
| Bell  | Howard  |
| Benjamin  | Mazankowski                                   |
| Ellis   | Schumacher                                    |
|   | Taylor—(9)                                    |

## NAYS:

Messrs.

Campbell  
Guay (*St. Boniface*)  
Lessard

Loiselle  
Poulin  
Railton—(6)

The witnesses answered further questions.

Vote L90 carried.

Vote 85 carried.

*Ordered*.—That the Chairman report to the House the Estimates under National Harbours Board, the said report to include the two resolutions relating to the Port of Churchill adopted at this meeting.

At 10:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## CONTRE:

MM.

Campbell  
Guay (*Saint-Boniface*)  
Lessard

Loiselle  
Poulin  
Railton—(6)

Les témoins répondent à d'autres questions.

Le crédit L90 est adopté.

Le crédit 85 est adopté.

*Il est ordonné*.—Que le président fasse rapport à la Chambre sur le Budget des dépenses sous la rubrique du Conseil des ports nationaux, ledit rapport contenant deux motions concernant le port Churchill adoptées à la présente réunion.

A 22 h 50, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by *Electronic Apparatus*)

Tuesday, May 22, 1973

• 2017

[Texte]

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum. The Committee resumes consideration of the Order of Reference of Tuesday, February 27, relating to the 1973-74 Estimates.

This evening we have the National Harbours Board before the Committee. Mr. D. E. Taylor, on my right, is the Chairman of the Board. Mr. Taylor, would you introduce your officials before we proceed to examine the expenditures.

**Mr. D. E. Taylor (Chairman, National Harbours Board):** Thank you, Mr. Chairman. I have with me at the head table the Corporate Secretary, Mr. F. B. Ellam and the Director of Finance, Mr. J. H. Vreeswijk. There are also several other members of the staff in the audience if there is anything in particular that they can be helpful with on technical matters. But frankly I have asked them to come for no other reason than I think it is darn important for them to listen to the kinds of things which are of interest to the members of Parliament and they will have an opportunity to judge the things that are of consequence to us. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Fine. I have Mr. Hamilton, Mr. Benjamin, Mr. Ellis, Mr. Mazankowski, and Mr. Howard on my list. Go ahead, Mr. Hamilton, and I will get the rest down.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Taylor, I appreciate your short introduction. I am from Saskatchewan and we do not have too many problems with harbours there, but it is my understanding that the Harbours Board are responsible for providing and promoting certain harbour facilities at various ports across Canada. I understand there are local authority committees. At the port of Vancouver I see that Mr. Rathie, the chairman, has said he is resigning or dropping off the local committee. What is the problem with Vancouver?

**Mr. D. E. Taylor:** Mr. Chairman, if I could answer the member. I think there was a very substantial feeling in the port of Vancouver and perhaps in several other of the major ports in Canada that there was not sufficient local participation and not sufficient local initiative being shown to develop and, as you say, promote the port.

Almost two years ago the Minister did appoint local advisory port authorities to assist both the National Harbours Board and the port manager in making judgments which related to investments and to community relations, public relations generally, and long-range planning in the port.

In Vancouver, because there was a great deal to be done in a short space of time, Mr. Rathie was not only made a member of the National Harbours Board, which made him one of my two colleagues, but he also assumed the position of Chairman of the Local Port Authorities. I believe this was intended to be a fairly short-term direction. I think it had merit at the time. Mr. Rathie's responsibilities as a board member, in looking after the entire Pacific region and his national responsibilities, have certainly not allowed him to do the kind of detailed local job which is required in Vancouver. This was discussed in the board with my other colleagues and Mr. Rathie for several months, and his resignation as chairman was an understood thing. I see he was quoted in one of the newspapers as saying that he found himself giving advice to himself,

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Mardi, 22 mai 1973

[Interprétation]

**Le président:** Messieurs, nous avons le quorum. Le Comité reprend l'étude des prévisions pour 1973-1974, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 27 février.

Ce soir, nous allons entendre les témoins du Conseil des ports nationaux. Son président, M. D. E. Taylor se trouve à ma droite. Voulez-vous s'il vous plaît présenter vos collègues avant de passer à l'étude des prévisions.

**M. D. E. Taylor (président, Conseil des ports nationaux):** Merci, monsieur le président. A ma droite se trouve le secrétaire, M. F. B. Ellam ainsi que le directeur des finances, M. J. H. Vreeswijk. D'autres membres du Conseil sont assis dans la salle et pourront vous répondre aux questions d'ordre technique. Je leur ai demandé de venir ici pour la seule raison qu'il est extrêmement important qu'ils sachent à quels problèmes s'intéressent les députés; ils auront donc la possibilité de juger des choses qui sont importantes pour nous. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Très bien. Les noms suivants figurent sur ma liste: MM. Hamilton, Benjamin, Ellis, Mazankowski et Howard. Allez-y, monsieur Hamilton; j'inscrirai les autres.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Merci, monsieur le président. Merci de votre présentation, monsieur Taylor. Je viens de la Saskatchewan et les ports n'y posent pas vraiment trop de problèmes, mais apparemment, le Conseil des ports nationaux est responsable de la construction d'installations portuaires un peu partout au Canada. Si j'ai bien compris, il y a des comités locaux. M. Rathie, le président du comité du port de Vancouver a annoncé sa démission. Quel problème y a-t-il à Vancouver?

**M. D. E. Taylor:** Monsieur le président, je vais répondre à cette question. Au port de Vancouver comme dans plusieurs autres ports importants du pays, on s'est plaint du manque de participation et d'initiative locale en matière de développement et, comme on dit, de promotion des ports.

Il y a presque deux ans déjà, le ministre a créé des comités consultatifs locaux destinés à aider le Conseil des ports nationaux et la direction des ports à prendre les décisions nécessaires en matière d'investissement, de relations publiques et de planification à long terme.

M. Rathie a été nommé non seulement membre du Conseil des ports nationaux, devenant ainsi un de mes deux collègues, mais également président du comité local du port de Vancouver parce qu'il fallait accomplir en peu de temps une importante tâche. Je pense que l'on avait prévu dès le départ que son mandat devait être relativement court. Ce système avait ses mérites à l'époque. Les responsabilités nationales et régionales de M. Rathie, portant sur l'ensemble de la région du Pacifique, ne lui ont néanmoins pas permis de faire le travail détaillé nécessaire à Vancouver. Nous en avons discuté avec lui au conseil pendant plusieurs mois et sa démission était chose entendue. Selon un article de journal, il devait s'adresser à lui-même pour obtenir des conseils, ce qui était vraiment le cas. Je ne pense pas qu'il y ait un problème et il ne faut pas charcher

[Text]

and I think that was literally the case. I do not think there is a problem, and to my knowledge nothing untoward should be read into his resignation. Certainly I concurred with it, and we acted as quickly as we could to relieve him of that responsibility.

• 2020

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Thank you. My concern, of course, is that the three ports, Prince Rupert, Vancouver and Churchill, are vital to the well-being of the Prairies. I am concerned about the sort of general set-up at Vancouver. I am more concerned about Churchill, but I will leave that to my colleagues. It seems to me that the problems there are not technical or engineering problems, they are political problems. I wonder if the same thing is rearing its ugly head in Vancouver.

**Dr. D. E. Taylor:** I think you are quite right when you say that the problems in the two places are quite different. The problem in Vancouver was in trying to respond to a very rapidly increasing cargo-tonnage requirement, and in doing so in the shortest space possible, and in doing that I have to give a great deal of credit to Bill Rathie in his dual role. The problem in Churchill is considerably the other way. It is a very fixed tonnage situation.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** I believe I am right in saying that in Vancouver we have one container crane and to the south, in Seattle, they have seven. Is this correct?

**Mr. D. E. Taylor:** I think I have heard it is nine.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** They have nine there now.

**Mr. D. E. Taylor:** I also understand there is quite a considerable difference in how they came about them; that they were provided in different ways, and so on.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** But you are proposing a second one . . .

**Mr. D. E. Taylor:** A second container terminal is being built.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** You have a lot of staff at the Port of Montreal.

**Mr. D. E. Taylor:** Yes, sir.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Are these the people who were involved in the \$12,000 cash settlement to sort of leave the work force in the port?

**Mr. D. E. Taylor:** I do not believe that settlement has yet been effected. It is completed in the sense that a number of people have indicated their willingness to accept it, but they do not have to pay the dollars until, I believe, the end of this week. They are not our employees, they are employees of the Maritime Employers Association in the port of Montreal. The National Harbours Board takes no responsibility for the actions of MEA in trying to rationalize their staff. We think it is a good idea and we also think it is in the interest of the men.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** As I read it, there were some 400 or 500 excess workers employed around the port, and I was wondering how it came about that they were on the payroll. I suppose what they are trying to do is mechanize the system a little more . . .

[Interpretation]

d'autres explications pour sa démission. Je suis d'accord pour le relever aussi rapidement que possible de cette responsabilité.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Merci. Je m'intéresse, évidemment, avant tout aux ports de Prince Rupert, Vancouver et Churchill qui sont d'importance capitale pour les Prairies. La situation du Port de Churchill m'inquiète davantage que celle du Port de Vancouver, mais je laisserai cette question à mes collègues. Il me semble qu'il s'agit de problèmes plutôt politiques que techniques. Je me demande si ce n'est pas également le cas à Vancouver.

**M. D. E. Taylor:** Je pense que vous dites avec raison que les problèmes sont tout à fait différents dans ces deux ports. À Vancouver il fallait combler aussi rapidement que possible le manque de capacité de manutention. À cet égard, je dois féliciter Bill Rathie de son travail. À Churchill, par contre, le problème est justement que le tonnage reste constant.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Est-il vrai qu'il n'y a qu'une seule grue pour container à Vancouver tandis qu'il y en a sept à Seattle?

**M. D. E. Taylor:** Je crois qu'il y en a neuf.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Maintenant, il y en a neuf.

**M. D. E. Taylor:** Apparemment, les grues ont également été installées de manière tout à fait différente.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Vous avez l'intention d'en installer une deuxième . . .

**M. D. E. Taylor:** Nous sommes en train de construire un deuxième quai pour container.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Vous avez un personnel important au Port de Montréal.

**M. D. E. Taylor:** Oui, monsieur.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Ce personnel a-t-il été touché par l'accord de compensation de \$12,000 prévu pour la main-d'œuvre du port qui renonce à son emploi?

**M. D. E. Taylor:** Je pense que cet accord n'a pas encore été signé. Une certain nombre de personne ont indiqué leur volonté de l'accepter, mais l'argent ne sera payé qu'à la fin de cette semaine. Ce personnel dépend de l'Association des patrons maritimes du Port de Montréal, et non pas de nous. Le Conseil des ports nationaux ne participe d'aucune manière aux mesures prises par cette association pour réduire sa main-d'œuvre. Je pense que cette rationalisation est une bonne idée qui sert les intérêts de ces hommes.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** J'ai lu qu'il y avait 400 ou 500 ouvriers de trop employés dans le port. Je me demande, pour quelle raison ils ont été recrutés. Apparemment, on veut maintenant rationaliser les choses un peu plus . . .



[Texte]

**Mr. D. E. Taylor:** They are not on the payroll. That is the problem. They have been . . .

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** I thought if these fellows were members of the union they were guaranteed so much a year whether they work or not.

**Mr. D. E. Taylor:** Right. This is the problem. They have been, in effect, casual workers for many years, and in its last contract the MEA put together a very progressive contract in which they tried to guarantee a certain amount of employment, and this has been a very real burden to them. I think I was understood when they signed the contract a year ago that in all probability there was excess labour force available.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** One final question, if I may, Mr. Chairman. The Port of Montreal used to have a rather unsavoury reputation—I am going back three or four years—so far as pilferage, etc., is concerned. It is my understanding that there was a very definite drive to tidy up the port. Could you comment on this?

**Mr. D. E. Taylor:** I cannot speak about the reputation it may have had several years ago, but I do know that in not only national but international circles it is now regarded as a well-secured port. Our Director of Police and Security is here tonight. In fact, the National Harbours Board spent something over \$5 million a year in such security measures, although in major part the material we are protecting is not our assets. It is owned by the consignee; it is owned by our customers. But certainly the ability of a port to respond to its requirements is related very much to its reputation for security, and we understand that.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Thanks very much.

• 2025

**The Chairman:** Mr. Campbell and then Mr. Benjamin.

**Mr. Campbell:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Taylor, could you briefly outline the ports that are managed by your board? Is there any major conflict between, say, the public ports that are in operation and the others? Could you give us a brief summary of the functions of both?

**Mr. D. E. Taylor:** The general requirement under which the National Harbours Board operates is to be financially self-supporting, and in that we find there are some difficulties. If there are too many ports in a fairly small geographical area where we are required to maintain the kind of national police force to which I was referring a moment ago and on top of that make contributions to the municipalities involved in the forms of grants in lieu of taxes, there are certain conflicts and certain areas of difference. We like the kind of operation that we are trying to put forward. Let me take Seattle as an example, which, I know, is not a Canadian port, but in that kind of instance the municipality makes a contribution to the port. In our case it is exactly the reverse. So we have this kind of anomaly in Canada, too, in harbour commissions, in public harbours and with the National Harbours Board ports.

**Mr. Campbell:** The taxation that is being given to the municipalities must affect your budget considerably. Could you mention the amounts that are disbursed to the municipalities in the form of taxation? Why do we pay this type of thing if we are rendering a service to that particular municipality?

[Interprétation]

**M. D. E. Taylor:** Ces ouvriers ne reçoivent pas de salaire. C'est le problème. Ils ont été . . .

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Je croyais que ces ouvriers ont un revenu annuel garanti lorsqu'ils sont syndiqués, qu'ils travaillent ou non.

**M. D. E. Taylor:** C'est juste. C'est le problème. Depuis beaucoup d'années déjà, ces hommes travaillent temporairement pour le port. L'Association des patrons a essayé avec beaucoup de peine de garantir dans son dernier contrat qui est très libéral un certain nombre d'heures de travail à chaque ouvrier. Au moment de la signature du contrat il y a un an on avait compté avec une main-d'œuvre excédentaire.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Une dernière question, monsieur le président. Le Port de Montréal avait une assez mauvaise réputation il y a trois ou quatre ans à cause du grand nombre de larcins etc. Apparemment, on s'est énergiquement attaqué à ce problème. Pouvez-vous nous en parler?

**M. D. E. Taylor:** Je ne peux pas vous parler de ce qui s'est passé il y a quelques années, mais je sais qu'il a maintenant au Canada et à l'étranger la réputation d'être un port bien surveillé. Notre directeur de la police et de la sécurité est avec nous ce soir. Le Conseil des ports nationaux dépense environ 5 millions de dollars tous les ans pour la sécurité, quoique le matériel que nous surveillons n'est généralement pas notre propriété mais celle de nos clients. Nous savons naturellement que la réputation d'un port a une grande influence sur ses possibilités de développement.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Campbell et ensuite monsieur Benjamin.

**M. Campbell:** Merci, monsieur le président. Pouvez-vous brièvement énumérer les ports qui sont gérés par le conseil, monsieur Taylor? Y a-t-il un conflit d'intérêt entre les ports nationaux et les autres? Pouvez-vous brièvement résumer leurs fonctions?

**M. D. E. Taylor:** Pour être gérés par le conseil, les ports doivent être autonomes. C'est le critère général qui nous pose certaines difficultés. Il y a des problèmes lorsqu'il y a un trop grand nombre de ports dans une région limitée où nous devons entretenir ce genre de force de police nationale de laquelle je viens de parler. En plus, nous devons faire des contributions aux municipalités. Nous préférons le genre d'administration que nous sommes en train de créer. Prenons, par exemple, Seattle qui n'est pas un port canadien, je le sais, mais qui reçoit une contribution de la part de la municipalité. Chez nous, c'est exactement l'inverse. L'anomalie est la même pour les ports nationaux du Conseil des ports nationaux.

**M. Campbell:** Les taxes prélevées par les municipalités doivent considérablement affecter votre budget. De combien d'argent s'agit-il? Pour quelle raison devez-vous payer des taxes aux municipalités lorsque c'est vous qui leur rendez service?

## [Text]

**Mr. D. E. Taylor:** I think it is an attempt on the part of the board to recognize its responsibilities as a corporation in trying to act as closely as we can in the way a private corporation operates. However, this does amount to perhaps \$7 or \$8 million over a year which must come from the shipping firms, our customers in our ports, and it is a very substantial burden.

**Mr. Campbell:** I have another question, Mr. Chairman, if I might. In the Montreal area there is often mention of the Jacques Cartier Bridge and I understand there is a yearly operating deficit on that bridge. Are there any plans in the making to rectify that situation by reinstalling, maybe, the toll charge or some other means of eliminating that deficit? It may be a provincial responsibility.

**Mr. D. E. Taylor:** As a matter of fact, we feel a little bit embarrassed coming here tonight because we are only asking for such small amounts of money. You people are accustomed to enormous requests and we are here dealing with an amount of \$500,000, but we would appreciate the opportunity of explaining to you what that is, and that is to what Mr. Campbell has referred. The other amount really that we are dealing with is an amount of \$28.1 million in the form of loans which will be charged against us and repayable, but the \$500,000 to which Mr. Campbell referred is the annual operating deficit on one of the 5 ways of getting across the St. Lawrence River in the general vicinity of Montreal. Two of these arteries are federal responsibilities in the broad sense of the word and we do not necessarily look at the \$500,000 deficit on the Jacques Cartier Bridge as a specific thing. The Champlain Bridge which is also operated by the National Harbours Board does take in something like \$3 million. So, in fact, there is a very substantial contribution in the form of tolls that relieves the taxpayers considerably.

## • 2030

There are also three other routes for getting across the St. Lawrence River, which is a navigable waterway under the federal government, certainly containing the St. Lawrence Seaway, and it might be argued that we have a responsibility to provide access across there. There is the Mercier Bridge, which is a provincial bridge and is not tolled. There is the Victoria Bridge, which is not tolled; and there is the tunnel, which again is not tolled. So it is a question whether or not putting tolls on the bridge would accomplish anything effective, or whether it would merely divert traffic, for which we are presently receiving funds, using the Champlain Bridge.

The argument has been proposed to me, since I asked a question when I joined the board about the same thing, that there is a responsibility in connection with the general cross-Canada access, that this be provided, and presumably that was the government's view I believe back in 1962 when the tolls were taken off the bridge, and we have had no indication that this position has been changed. I think we try to emphasize the fact that there is income coming from the Champlain Bridge, and this certainly far more than offsets the deficit which does relate to this specific bridge.

**Mr. Campbell:** Are there any further policies in the making at the moment to improve or to upgrade the service in the harbours in which we operate, efficiency-wise and revenue-wise?

## [Interpretation]

**M. D. E. Taylor:** Je pense que le conseil veut reconnaître par là ses responsabilités d'entreprise fonctionnant autant que possible comme une société privée. Le total annuel s'élève néanmoins à 7 ou 8 millions de dollars que nous devons récupérer auprès de nos clients. C'est un fardeau considérable.

**M. Campbell:** Puis-je poser une autre question, monsieur le président? Je veux parler du pont Jacques-Cartier à Montréal dont l'exploitation donne, apparemment, tous les ans lieu à un déficit. Avez-vous l'intention de corriger cette situation grâce à la restauration du système de redevance, par exemple? Est-ce que cela tombe sous la responsabilité provinciale?

**M. D. E. Taylor:** Nous sommes presque gênés ce soir du fait que nous demandons un montant relativement modeste. Vous êtes habitués à ces crédits énormes tandis que nous ne demandons que la somme de \$500,000. Nous allons néanmoins saisir cette occasion pour vous expliquer de quoi il s'agit. Le deuxième crédit concerne des avances de 28.1 millions que nous allons rembourser, mais les \$500,000 auxquels M. Campbell vient de faire allusion doivent couvrir le déficit annuel résultant de l'exploitation d'un des cinq moyens de traverser le Saint-Laurent dans la région de Montréal. Deux de ces passages relèvent, d'une manière générale, de la responsabilité fédérale et le déficit de \$500,000 résultant de l'exploitation du pont Jacques-Cartier n'a rien d'extraordinaire. Le pont Champlain qui est également géré par le Conseil des ports nationaux mange quelque chose comme 3 millions de dollars. La redevance que doivent payer les automobilistes constitue néanmoins une contribution importante qui nous aide à économiser l'argent des contribuables.

Il y a trois autres passages au-dessus du Saint-Laurent qui est une voie navigable tombant sous la juridiction du gouvernement fédéral. On pourrait d'ailleurs dire que nous sommes également responsables de fournir un passage au-dessus de la Voie maritime du Saint-Laurent qui relève également de la juridiction fédérale. Il y a le pont Mercier qui appartient à la province et n'est pas soumis à une taxe. Le pont Victoria et le tunnel n'y sont pas non plus. Pour cette raison, l'utilité de la restauration du système de redevance est douteuse, car les automobilistes préféreront peut-être utiliser le pont Champlain.

J'avais posé cette même question au Conseil au moment d'en devenir membre. On m'avait répondu que le gouvernement avait justement supprimé le système de redevance, c'était en 1962, je pense, à l'exigence de liberté d'accès de toutes les régions du Canada. Nous n'avons pas eu d'indice nous permettant de conclure que le gouvernement ait changé d'avis à ce sujet. Je crois que nous essayons de souligner le fait que l'exploitation du pont Champlain donne lieu à un revenu qui suffit amplement à compenser le déficit de l'autre pont.

**M. Campbell:** Y a-t-il d'autres projets pour améliorer la qualité des services ou des revenus dans vos ports?



## [Texte]

**Mr. D. E. Taylor:** Yes.

**Mr. Campbell:** Did I understand—excuse me, Mr. Taylor—that especially at the Montreal port, the revenues have been dropping considerably over the past few years? I was just wondering if there are any plans to take a look at this to find out the reasons why and to improve the situation if at all possible.

**Mr. D. E. Taylor:** We have been doing several things. One thing we have been doing in the Port of Montreal specifically—and the study is not yet complete—is what we call a regional impact study to see what value the port is to the city and to the region that surrounds it. I think when this information is brought home to the people in that area they will perhaps support the port very conscientiously.

You will find in the estimates tonight several matters on page 27-86 that do relate to the Port of Montreal, and there will be continued improvement in the capacity and in the ability of that port to handle certain products.

Traffic patterns are changing, and the best we can do as operators is to try to determine a little in advance where traffic patterns are likely to go—they are not nearly as much under our control as they are under the control of many other forces—and to try to provide the kind of facilities in certain places that are utilizable there. Obviously much that you will find here is related to the handling of petroleum products. This is a very big business in the Port of Montreal.

There is no question that certain traffic is dropping in the Port of Montreal. The handling of general cargo is a very noticeable one, and one that has had at least some impact on the questions that were raised over here. We are concerned about it and I believe we are doing everything we possibly can. Merely building facilities nowadays does not answer the total question; you have to know much more specifically what it is you are building the facilities for and who is going to use them and for what length of time.

**Mr. Campbell:** I have heard mentioned containers. Are there no proper facilities in the Montreal port to handle this or is it better handled in other ports if they have facilities to handle containers? Or can this be incorporated into Montreal?

**Mr. D. E. Taylor:** No. There are excellent container-handling facilities presently in the Port of Montreal. As a matter of fact, I have seen statistics that indicate that perhaps one or two of the facilities there are among the best operated anywhere on the continent, so there is no question of the quality of the service or the capacity or the ability of the port to handle it. It is a matter of being able to attract traffic in a competitive way related to alternatives that are available today.

**Mr. Campbell:** What about the operation of that port and others, as I said, to increase the revenues?

• 2035

**Mr. D. E. Taylor:** Again, I do not think you can necessarily improve the revenues of any particular port merely by investment. I think you have to know a great deal more about what it is you want to build and what you want to upgrade. At the moment there is adequate capacity to handle almost anything that will present itself in the Port of Montreal.

## [Interprétation]

**M. D. E. Taylor:** Oui.

**M. Campbell:** Est-il vrai que les revenus ont particulièrement diminué dans les dernières années dans le port de Montréal? Avez-vous essayé d'en comprendre les raisons pour y porter remède si possible?

**M. D. E. Taylor:** Nous avons fait plusieurs choses. Dans le port de Montréal, nous avons, par exemple, fait faire une étude pour évaluer sa valeur pour la ville et la région de Montréal. J'imagine que le port recevra beaucoup plus d'appui auprès de la population lorsque les résultats de cette étude seront publiés.

A la page 27-87 des prévisions budgétaires, vous trouverez les travaux que nous avons l'intention de faire dans le port de Montréal. Ces travaux ont pour but l'amélioration et l'augmentation de la capacité de manutention de certains produits.

Les transports maritimes sont soumis à des changements, et tout ce que nous pouvons faire est d'essayer de les prévoir un peu à l'avance. Nous n'avons néanmoins guère de moyens pour les influencer. Nous essayons donc de créer le genre d'installations qui seront nécessaires à tel ou tel endroit. Il est surtout question d'installations pour la manutention de produits de pétrole à cette page.

Nous constatons que certaines activités déclinent dans le port de Montréal. On peut dire que le volume de manutention diminue d'une manière générale. Nous nous en inquiétons et nous faisons de notre mieux pour y remédier. Il ne suffit néanmoins pas de construire de nouvelles installations. Il faut également savoir qui va les utiliser, pour combien de temps et pour quel usage.

**M. Campbell:** On a parlé de conteneurs. Y a-t-il des installations pour la manutention de conteneurs à Montréal ou faut-il aller dans un autre port pour cela? Est-il possible d'en construire à Montréal?

**M. D. E. Taylor:** Le port de Montréal a d'excellentes installations pour la manutention de conteneurs. En fait, les statistiques m'ont appris qu'une ou deux de ces installations sont parmi les meilleures que l'on puisse trouver sur notre continent. Ni la qualité de services ni la capacité de manutention ne peuvent donc être mises en doute. C'est plutôt la nécessité de rester concurrentiel, par rapport aux autres ports, qui cause un problème.

**M. Campbell:** Ne pouvez-vous pas augmenter vos revenus à partir des activités de ce port, et d'autres?

**M. D. E. Taylor:** Vous n'augmentez pas nécessairement les revenus d'un port simplement par des investissements. Il faut que vous ayez une idée plus précise des constructions et des améliorations que vous voulez faire. A l'heure actuelle le port de Montréal peut exercer pratiquement toutes les activités de manutention possibles.

[Text]

**Mr. Campbell:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Benjamin is next.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, there are two areas on which I would like to touch in this first round, and I hope you will automatically put me down for the second round in your usual democratic fashion.

Mr. Taylor there is an item in the estimates regarding wharf construction at Churchill, \$2 million this year and \$3 million next year. Can you tell us what other activity in terms of port improvements are being carried on at Churchill—whether it comes under the National Harbours Board or the Department of Public Works I suspect it originates with the Ministry of Transport—in terms of dredging and control over slush ice at the wharfside, icebreaking and navigation services, and so on on the Churchill route? Can you give us a quick summary of what is in the works for this year and next?

**Mr. D. E. Taylor:** In view of the fairly short season, something like 83 days, starting in mid-July—we usually open the port in Churchill through ice—and ending about early October, which is again the construction period, and in view of the fact that quite obviously we have not yet had our budgets approved even for 1973, it would be very difficult to spend anything approaching \$2 million in the 1973 construction season in Churchill. It is quite possible that we will be able, with the approval of the government, in a sort of a total program, to do some dredging and deepening and wharf renovation. But that seems to be the situation this year.

**Mr. Benjamin:** Was there not some dredging done last year? Did you not deepen it another three or five feet?

**Mr. D. E. Taylor:** No, sir.

**Mr. Benjamin:** That was in the estimates last year.

**Mr. D. E. Taylor:** Yes, sir. And this same problem, almost identically, occurs each year.

We prepare these estimates with which you are dealing tonight, as you are well aware in about September. We are preparing those fairly soon which we will deal with in April or May of next year. In my view, the situation in Churchill, will require a program which is established and approved, and then our responsibility will only be to determine an allocation of funds required in specific years over a period of time—because any major construction program there amounting to more than a few hundred thousand dollars takes more than one shipping season. So we run into this problem each year and we would hope that a proposal can be put forward which will be all-inclusive and then only allow for allocation of funds.

**Mr. Benjamin:** Will any of the money allocated last year for dredging be used up this year?

**Mr. D. E. Taylor:** No, sir.

**Mr. Benjamin:** Why not?

**Mr. D. E. Taylor:** Because that expires; we are not able to use it this year.

[Interpretation]

**M. Campbell:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je voudrais aborder deux sujets au cours de ce premier tour, et j'aimerais que vous m'inscriviez pour le second tour. Vous avez un tel sens de la démocratie.

Monsieur Taylor, un poste du budget, concernant la construction de quais à Churchill, prévoit 2 millions de dollars cette année et 3 millions pour l'année prochaine. Pourriez-vous nous dire si d'autres travaux d'amélioration sont en cours à Churchill? Qu'ils soient effectués par le Conseil des ports nationaux ou par le ministère des Travaux publics, l'initiative vient toujours, me semble-t-il, du ministère des Transports en ce qui concerne le drainage, le déglacage des quais, les services de navigation, etc. Pouvez-vous nous dire rapidement quels travaux vous comptez effectuer cette année, et l'année prochaine?

**M. D. E. Taylor:** La saison d'ouverture de ce port étant relativement courte, environ 83 jours à partir de la mi-juillet, nous commençons généralement les travaux de déglacage, à Churchill, à cette date, pour finir au début octobre. Étant donné que notre budget n'a pas encore été approuvé pour 1973, on ne peut guère envisager de dépenser 2 millions de dollars à Churchill, pendant la saison d'ouverture de 1973. Avec l'approbation du gouvernement, nous pourrions sans doute mettre en œuvre un programme d'ensemble comprenant des travaux de drainage, de creusement et de rénovation des quais.

**M. Benjamin:** N'avez-vous pas fait certains travaux de drainage l'année dernière? N'avez-vous pas non plus, approfondi le niveau de la mer de 3 ou 5 pieds?

**M. D. E. Taylor:** Non.

**Mr. Benjamin:** Pourtant, cela était prévu dans votre budget de l'année dernière.

**M. D. E. Taylor:** Oui. C'est exact. Mais le même problème se pose chaque année.

Le budget que nous examinons aujourd'hui a été préparé en septembre dernier. Il nous faut donc prévoir, à cette époque, ce que nous ferons en avril ou en mai de l'année suivante. A mon avis, il nous faut, pour résoudre les problèmes de Churchill, établir et faire approuver un programme d'ensemble, et il nous appartiendra ensuite de déterminer les fonds nécessaires, chaque année, pendant une certaine période de temps. Je dois ajouter que tout programme de construction important, de budget de plusieurs centaines de milliers de dollars, ne peut être terminé en une seule saison. Ces problèmes reviennent donc chaque année, c'est pourquoi nous espérons qu'une proposition d'ensemble sera élaboré, ce qui nous permettra de prévoir un montant spécifique de fonds pour chaque activité.

**M. Benjamin:** Le restant des fonds consacrés l'année dernière au drainage sera-t-il utilisé cette année?

**M. D. E. Taylor:** Non.

**M. Benjamin:** Pourquoi pas?

**M. D. E. Taylor:** Parce que ces fonds doivent être utilisés à une certaine date; nous ne pouvons pas les utiliser cette année.



[Texte]

**Mr. Benjamin:** I understand.

**Mr. D. E. Taylor:** We could out of some of the funds which are being approved tonight.

**Mr. Benjamin:** The Churchill shipping season cannot be lengthened until something is done about slush ice and dredging, and you are working on the wharf?

**Mr. D. E. Taylor:** There are indications that the expenditure of many millions of dollars might lengthen the Churchill shipping season appreciably, but not to any great extent.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I do not choose to believe that. However, my time is running out and I will move to one other item.

I take it that the National Harbours Board terminal in Vancouver, I think you call it Terminal No. 2, is still sitting empty and you are still trying to lease it.

**Mr. D. E. Taylor:** It is still sitting empty and we should be very happy to have some disposition of it, yes.

**Mr. Benjamin:** What kind of revenue would you look for in terms of letting it go for a lease? How much do you think you would have to have?

• 2040

**Mr. D. E. Taylor:** Right now, if my memory serves me right, and pardon me if I am wrong, it costs us in maintenance expenses and grants in lieu of taxes something in the order of \$40,000 or \$50,000 a year. I do not think I am too far out on that.

**Mr. Benjamin:** If somebody were to offer you \$60,000, you would probably take it?

**Mr. D. E. Taylor:** Certainly, we would take an awfully good look at a proposition that would relieve the Board of the responsibility it has; yes.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, this elevator has needed repairs for a number of years now. I was told I believe two years ago in the same Committee that something in the order of \$700,000 would be needed to repair and up-date it. What do you think the cost would be now?

**Mr. D. E. Taylor:** Last year I believe in the Standing Committee on Public Accounts I indicated a figure of closer to \$1.5 million or \$2 million, in that order; so, I have no reason to suspect that the rehabilitation of the elevator for handling dry grains; that is, giving it proper dust control and ventilation and so on, would be anything less than perhaps a couple of million dollars. This seems to be the best estimate we have.

**Mr. Benjamin:** It has been proposed from the prairie provinces and the people in the grain industry especially over the past year and a half that, if that terminal—assuming it was handling dry products—was converted to specialty crops; mustard, sunflower, safflower, flax and so forth...

**An hon. Member:** Rapeseed.

**Mr. Benjamin:** Rapeseed, specialty grains, which when they are inserted in the other terminal omit massive movements of wheat and barley, would allow them to move these larger quantities better and that terminal could now handle specialty grain in terms of a few hundred thousand bushels at a time to take some of the pressure off the main terminals. Has the NHB looked into this? Could you do it with the present facilities assuming it is dry grain?

[Interprétation]

**M. Benjamin:** Je comprends.

**M. D. E. Taylor:** Nous pourrions utiliser cette année une partie des fonds qui vont être approuvés ce soir.

**M. Benjamin:** La saison d'ouverture du port de Churchill ne pourra pas être prolongée tant que l'on entreprendra pas des travaux de déglacage et de drainage; or, vous vous occupez des quais?

**M. D. E. Taylor:** Des études ont montré que plusieurs millions de dollars serviraient peut-être à augmenter la durée de la saison d'ouverture du port de Churchill, mais pas de beaucoup, cependant.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je ne suis pas du tout de cet avis. De toute façon, mon temps d'écoule, et je vais passer à un autre sujet.

J'ai appris que l'élévateur du Conseil des ports nationaux à Vancouver, il s'agit de l'élévateur n° 2, je pense, est toujours vacant et que vous cherchez à le louer.

**M. D. E. Taylor:** C'est exact, et nous aimerions très certainement trouver un locataire.

**M. Benjamin:** Quel revenu comptez-vous tirer de la location d'un tel élévateur?

**M. D. E. Taylor:** A l'heure actuelle, et il serait d'entretien et les subventions, remplaçant les impôts, représentant, chaque année, 40,000 ou 50,000 dollars. Je ne pense pas être très loin du chiffre exact.

**M. Benjamin:** Donc, si quelqu'un voulait 60,000 dollars, vous accepteriez sans doute?

**M. D. E. Taylor:** Nous accueillerons favorablement toute proposition qui déchargera le Conseil d'une responsabilité importante.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, cet élévateur a besoin d'être réparé depuis un certain nombre d'années. Il y a deux ans environ, dans ce même Comité, on m'avait dit qu'il faudrait au moins 700,000 dollars pour réparer et rénover cet élévateur. A combien ce coût s'élèverait-il aujourd'hui?

**M. D. E. Taylor:** L'année dernière, j'ai indiqué au Comité des Comptes publics qu'il faudrait de 1.5 millions à 2 millions de dollars pour rénover cet élévateur; aujourd'hui, je pense qu'il ne faudrait pas moins de 2 millions de dollars pour rénover un élévateur à céréaliier, c'est-à-dire installer des appareils d'aération adéquats, etc. C'est le seul chiffre que je puisse vous donner.

**M. Benjamin:** Les provinces des Prairies et les céréaliers avaient proposé, il y a environ 18 mois, que cet élévateur, auparavant destiné à recevoir des produits secs, soit converti pour recevoir d'autres variétés; du sénévé, des graines de tournesol, du safran, du lin, etc.

**Une voix:** Du colza.

**M. Benjamin:** Du colza, et d'autres variétés. En effet, lorsque ces variétés sont entreposées dans notre élévateur, elles empêchent la manutention du blé et de l'orge. Cet élévateur pourrait actuellement recevoir des centaines de milliers de boisseaux de ces variétés, ce qui décongestionnerait les élévateurs principaux. Notre CTN a-t-il examiné cette possibilité? Pouvez-vous le faire avec les installations actuelles?

[Text]

**Mr. D. E. Taylor:** It is my understanding that with rehabilitation that might cost \$500,000 some such handling would be feasible. The question though must be asked whether or not that is the most valid utilization for that particular spot. This area is, of course, right in the downtown harbour area; it has access bounds or certain railway problems there and if we were not going to have the terminal utilized to what we consider good capacity we would probably take a look at some alternate use for the site entirely, which might result in the tearing down of the elevator. That, of course, causes certain other difficulties, but I think you are basically right, that there could be for a lesser sum than a couple of million dollars a use produced for it in the other oilseed grains.

**Mr. Benjamin:** Has the NHB made any request of the ministry or of anybody else for funds to do this, to handle these specialty crops and relieve the other terminals of handling some part of them?

**Mr. D. E. Taylor:** We would reverse that. We would expect that anyone wanting to handle specialty crops would be quite willing and anxious to make the renovations if a proper arrangement were made with us.

**Mr. Benjamin:** Have you had any discussions with the Canadian Wheat Board about their taking over and operating this terminal for the use of specialty crops or anything else?

**Mr. D. E. Taylor:** Any discussions we have had with any of the federal grain handling agencies largely relate to their desire to have us take over some of their facilities. So we have not made much progress in that direction.

**Mr. Benjamin:** In other words, then we are at an impasse between different government and private agencies in terms of whether or not this facility will be used or just sit empty and not even get torn down?

**Mr. D. E. Taylor:** I do not think we are at an impasse. We have spent somewhat longer than is comfortable to me exploring alternatives but I am not at an impasse; no. I intend to do something with it.

**Mr. Benjamin:** This is the fourth year in a row, Mr. Taylor, that we have gone through this same exercise in the same terminal.

**Mr. D. E. Taylor:** That is right.

**Mr. Benjamin:** I do not know whether you were here four years ago or not.

**Mr. D. E. Taylor:** No, I was not.

**Mr. Benjamin:** In any event, it seems to me the National Harbours Board has an asset on their hands that some use could be made of.

**Mr. D. E. Taylor:** I quite agree.

**Mr. Benjamin:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Taylor.

• 2045

**Mr. Taylor (Churchill):** Thank you, Mr. Chairman. My questions are related to the port of Churchill. Mr. Benjamin has asked some of the questions, but I should like you to be a little more specific, Mr. Taylor. Will you tell us what was encompassed in the estimates and what the breakdown is of the \$5 million shown in the estimates as the total cost of reconstruction of the wharf?

[Interpretation]

**M. D. E. Taylor:** Après certains travaux de rénovation, qui pourraient coûter 500,000 dollars, cela serait tout à fait possible. Il faut toutefois se demander s'il s'agit là de la meilleure utilisation de cet élévateur. Cet emplacement, qui se trouve au centre des terres, présente certains problèmes d'accès ou de transport par voie ferrée, et si nous ne devons pas exploiter au maximum cet élévateur, eh bien nous devrions envisager une autre solution pour l'utilisation de cet emplacement, à savoir, le démolissage de cet élévateur, éventuellement. Cela, poserait, naturellement, d'autres problèmes, mais je pense que vous avez raison en disant qu'on pourrait utiliser cet élévateur d'une meilleure façon, et en y consacrant moins de millions de dollars.

**M. Benjamin:** Le ministère ou quiconque, a-t-il fait une demande de fonds au CTN pour convertir cet élévateur et décongestionner les autres?

**M. D. E. Taylor:** Nous nous opposerions à cela. Quiconque veut convertir cet élévateur doit être prêt à assumer le coût des réparations nécessaires, après notre accord.

**M. Benjamin:** Avez-vous envisagé, avec la Commission canadienne du lait, que celle-ci assure la gestion de cet élévateur?

**M. D. E. Taylor:** Chaque fois que nous avons rencontré des organismes s'occupant de céréales, c'était eux qui nous demandaient de gérer leurs propres installations. Je ne pense donc pas que nous ayons fait beaucoup de progrès en ce sens.

**M. Benjamin:** En d'autres termes, vous êtes dans une impasse, puisque les organismes gouvernementaux ne réussissent pas à s'entendre avec les organismes privés quant à savoir si ces installations devraient être utilisées ou rester vacantes?

**M. D. E. Taylor:** Je ne pense pas que nous soyons dans une impasse. Nous avons peut-être perdu trop de temps, à mon avis, à étudier différentes solutions; mais je ne pense pas que nous soyons dans une impasse. J'ai l'intention, toutefois, d'en sortir bientôt.

**M. Benjamin:** C'est la quatrième année que ce problème se pose, pour le même élévateur, et rien n'est fait.

**M. D. E. Taylor:** C'est vrai.

**M. Benjamin:** Je ne sais pas si vous faisiez partie de ce Conseil il y a quatre ans.

**M. D. E. Taylor:** Non.

**M. Benjamin:** En tout cas, je pense que le Conseil des ports nationaux possède des biens qu'il pourrait utiliser d'une autre façon.

**M. D. E. Taylor:** Je suis tout à fait d'accord.

**M. Benjamin:** Merci.

**Le président:** Monsieur Taylor.

**M. Taylor (Churchill):** Merci, monsieur le président. Je voudrais parler du port de Churchill. M. Benjamin a déjà posé certaines des questions que je voulais poser, mais je voudrais entrer davantage dans les détails. Pourriez-vous nous dire ce qui était compris, exactement, dans le budget, quelle était la ventilation de ces 5 millions de dollars prévus dans le budget comme le coût total de reconstruction du quai.



## [Texte]

**Mr. D. E. Taylor:** I can only tell you that the \$5 million was an estimate of what we felt might be required, as a minimum, in any over-all rehabilitation program for the port. At that time no specific plans were developed; we are somewhat further along that route now. It included dredging, it included the rehabilitation of the wharf face, and possibly—depending on some further studies—some changes in the grain-handling equipment. That is the general area with which I was dealing.

**Mr. Taylor (Churchill):** Could you be more specific as to the estimates for each of those three programs?

**Mr. D. E. Taylor:** No, I could not. The programs were not refined enough at that time. Unfortunately this is the case each year when we deal with Churchill. We shall be preparing our estimates for 1974 shortly and we shall be in a quandary: do we not include something for Churchill in the event that some program is approved? Or do we simply try to define it a little more specifically? A wide range of things can be done in Churchill, costing anywhere from \$1 million to as high as \$23 or \$24 million. The determination relates to factors other than those under our immediate control—which are largely economic and financial.

**Mr. Taylor (Churchill):** You have included an estimated total cost. You must have some idea of how that figure was arrived at, or is it just a figure?

**Mr. D. E. Taylor:** At that time, it would be a figure. No program we are looking at today is as low as \$5 million. That is the whole point.

**Mr. Taylor (Churchill):** Are you saying that this is not based on preliminary cost estimates, or estimates of any kind?

**Mr. D. E. Taylor:** Oh, of course; very preliminary, very rough estimates.

**Mr. Taylor (Churchill):** Then what are the estimates that it is based on?

**Mr. D. E. Taylor:** I have answered as well as I possibly can. We tried to determine what might be required in terms of dredging, wharf reconstruction, and possible grain-handling improvement. On those you can put numbers that range over a pretty wide area. For example, dredging: you can go down five feet, thirty-five feet or forty feet, these are very different propositions. Again, at the time these were put together we had not yet had an underwater examination of the whole wharf face; we know now what a complete rehabilitation of that wharf face would mean.

We were simply guessing, with our engineers, as well as we could. I could not put a number on any part of it and say that was dredging, that was rehabilitation of the wharf, and that was improvement of the grain-handling facility. I could not do that.

**Mr. Taylor (Churchill):** Then how did you arrive at \$5 million? You must have had some figures in mind to add up to \$5 million?

## [Interprétation]

**M. D. E. Taylor:** Je puis simplement vous dire que ces 5 millions de dollars étaient une estimation, à notre avis, du minimum requis pour entreprendre un programme de rénovation globale de ce port. A cette époque, aucun plan précis n'avait été établi; nous avons quelque peu progressé depuis lors et nous avons inclus, dans ce programme de rénovation, des travaux de drainage et peut-être certaines modifications des équipements de manutention des céréales. C'est un domaine très général.

**M. Taylor (Churchill):** Pourriez-vous être plus précis? Quelle somme avez-vous prévue pour chacun de ces trois programmes?

**M. D. E. Taylor:** Non, je ne puis vous donner davantage de détails. Ces programmes n'étaient pas assez élaborés à cette époque. C'est malheureusement le cas chaque année, pour tout ce qui concerne Churchill. Nous aurons bientôt préparé notre budget pour 1974 et nous allons nous trouver devant un dilemme: devons-nous prévoir certains travaux à Churchill, au cas où ces programmes seraient approuvés? Ou devons-nous nous efforcer de définir un peu plus ces programmes? Certes, il y a beaucoup de choses à faire à Churchill, et les dépenses peuvent aller de 1 million à 23 millions de dollars. Cela dépend de facteurs que nous ne pouvons pas contrôler immédiatement, à savoir des facteurs essentiellement économiques et financiers.

**M. Taylor (Churchill):** Vous avez prévu un coût global, de sorte que vous devez avoir une idée de la façon dont vous êtes arrivés à ce chiffre.

**M. D. E. Taylor:** A cette époque, cela n'était qu'un chiffre. Tous les programmes que nous envisageons maintenant dépassent 5 millions de dollars.

**M. Taylor (Churchill):** Voulez-vous dire que ce chiffre de 5 millions n'a pas fait l'objet d'une estimation préliminaire des coûts?

**M. D. E. Taylor:** Si, bien sûr; mais il s'agissait d'estimations préliminaires très globales.

**M. Taylor (Churchill):** Donc, quelles sont ces estimations?

**M. D. E. Taylor:** Je vous ai déjà répondu du mieux que je le pouvais. Nous avons essayé de déterminer les besoins en matière de drainage, de rénovation des quais et de l'amélioration éventuelle des équipements de manutention des céréales. Sur ces différents programmes, vous pouvez mettre des chiffres qui pourraient être très différents. Par exemple, en ce qui concerne le drainage, vous pouvez aller jusqu'à cinq pieds, trente pieds ou même quarante pieds; je vous assure que les dépenses sont tout à fait différentes selon le cas. A l'époque, nous ne savions pas non plus dans quel état se trouvaient les quais; nous savons maintenant ce qu'une rénovation complète nécessite en matière de fonds.

La plupart du temps, nous devons nous efforcer de deviner, avec nos ingénieurs, ce qui va se passer. Je ne peux pas vous dire que nous avons prévu tant pour le drainage, tant pour la rénovation des quais, tant pour l'amélioration des équipements de manutention des grains. Je ne le peux pas.

**M. Taylor (Churchill):** Comment faites-vous alors pour arriver à 5 millions de dollars? Vous devez certainement avoir des chiffres à l'esprit?

[Text]

**Mr. D. E. Taylor:** You can, for example, do \$1.5 million worth of dredging, if you wanted to.

**Mr. Taylor (Churchill):** Is this what you estimated would be the cost for dredging for, say, five feet?

**Mr. D. E. Taylor:** Oh, no. If that is what you want, that kind of thing is available. If you want estimates for what it would cost to dredge five feet, six feet, seven feet, or three feet, we can do that. We have that now; we did not have it at the time of the estimates.

**Mr. Taylor (Churchill):** No, but these are not my figures. These are your figures. What do they mean? This is what I want to know.

**Mr. D. E. Taylor:** The \$5 million is an estimate of what we might have done; it was for a minimum program. It included some contribution to the three things I have mentioned. It did not include anything for other matters that have been brought up—such as the slush-ice problem, or the possible diversion of the river. Nothing was included for these other things.

• 2050

I can put a number on that which will total up to \$5 million, but it will be no better than that. I probably put that estimate in myself after talking to our engineering people.

**Mr. Taylor (Churchill):** This is what I am getting at. It must mean something or else it should not be there.

**Mr. D. E. Taylor:** Well, it does.

**Mr. Taylor (Churchill):** What does it mean, then?

**Mr. D. E. Taylor:** It means that we could have done that much and it would have improved the Port of Churchill.

**Mr. Taylor (Churchill):** What were you thinking of doing for \$5 million? You said that the total program could be as much as \$15 million or more.

**Mr. D. E. Taylor:** That is right.

**Mr. Taylor (Churchill):** Then what were you thinking of doing for \$5 million?

**Mr. D. E. Taylor:** We could have done \$5 million worth of dredging if that had...

**Mr. Taylor (Churchill):** Is this what you are saying that estimate relates to?

**Mr. D. E. Taylor:** Not necessarily, no.

**Mr. Taylor (Churchill):** What I want to know is what you had in mind that would have cost you \$5 million.

**Mr. D. E. Taylor:** We had in mind doing whatever \$5 million would do which would improve the capacity of the Port of Churchill to handle cargo.

**Mr. Taylor (Churchill):** Without anything specific at all?

[Interpretation]

**M. D. E. Taylor:** Disons, par exemple, 1 million et demi de dollars pour le drainage.

**M. Taylor (Churchill):** Est-ce là les dépenses que vous avez prévues pour un drainage sur cinq pieds?

**M. D. E. Taylor:** Oh! non. Si c'est ce que vous voulez, eh bien, je peux vous procurer ce chiffre. Si vous voulez savoir combien il en coûterait pour drainer cinq pieds, six pieds, sept pieds ou trois pieds, eh bien, nous pouvons vous le donner. Nous en avons fait, mais nous ne les avons pas ici.

**M. Taylor (Churchill):** Ce n'est pas cela que je veux savoir. Ce que je veux savoir, c'est ce que signifient vos chiffres.

**M. D. E. Taylor:** Cette estimation de 5 millions de dollars représente ce que nous aurions pu faire; c'était en quelque sorte, un programme minimal. Nous avions prévu, entre autres, de financer partiellement les programmes dont j'ai parlé. Les autres travaux nécessaires n'avaient pas été compris dans ce programme, à savoir le problème de la glace, la possibilité de dévier le fleuve, etc. Rien n'avait été prévu pour cela.

Je peux vous donner des chiffres pour chacun de ces programmes, qui totaliseront cinq millions de dollars; mais cela ne servira à rien. J'ai sans doute fixé ce montant moi-même après en avoir parlé avec nos ingénieurs.

**M. Taylor (Churchill):** Nous y voilà. Ce chiffre veut certainement dire quelque chose.

**M. D. E. Taylor:** Sans doute.

**M. Taylor (Churchill):** Quoi, alors?

**M. D. E. Taylor:** Cela signifie que nous aurions pu faire autant de travaux d'amélioration dans le port de Churchill.

**M. Taylor (Churchill):** Mais qu'aviez-vous l'intention de faire de ces 5 millions de dollars? Vous venez de dire que le programme global nécessiterait au moins 15 millions de dollars.

**M. D. E. Taylor:** C'est exact.

**M. Taylor (Churchill):** Alors, qu'aviez-vous l'intention de faire avec ces 5 millions de dollars?

**M. D. E. Taylor:** Nous aurions pu faire des travaux de drainage pour une valeur de 5 millions de dollars...

**M. Taylor (Churchill):** Ces 5 millions étaient donc prévus pour cela?

**M. D. E. Taylor:** Pas nécessairement.

**M. Taylor (Churchill):** Ce que je voudrais savoir, c'est ce que vous aviez l'intention de faire de ces 5 millions de dollars.

**M. D. E. Taylor:** Nous avions l'intention de faire tout ce qui pouvait accroître le tonnage du port de Churchill.

**M. Taylor (Churchill):** Vous ne pouvez pas être plus précis?



[Texte]

**Mr. D. E. Taylor:** I do not think you could put a specific detail on that. It may well be that at this point in time \$5 million in dredging is the best thing to do. But at that point in time we really did not know and there is no way we could know.

**Mr. Taylor (Churchill):** I am simply amazed that you would put a figure of \$5 million in your estimate without having any idea of what you were going to spend it on. That is really what you are saying, is it not?

**Mr. D. E. Taylor:** Obviously, we cannot spend it on anything. That is the answer I gave a few moments ago.

**The Chairman:** I wonder if the Chair could intervene. The Chair is in a little doubt. Has this \$5 million been spent or is it still to be spent? Could you enlighten the Committee in that regard, Mr. Taylor?

**Mr. D. E. Taylor:** I believe the \$5 million Mr. Taylor is referring to relates to \$2 million in one year and \$3 million in the following year. Is that not it?

**Mr. Taylor (Churchill):** You say, for this year, \$2 million, and the future year's requirement, \$3 million. I am trying to find out what it is that you are going to use the \$5 million for. You have told me you do not know.

**Mr. D. E. Taylor:** That is right.

**Mr. Taylor (Churchill):** But you have not told me why it is in there in the first place. I assume that the same thing applies to the \$2 million this year, that you still do not know what you are going to spend it on.

**Mr. D. E. Taylor:** We have no approval, obviously, to spend it on anything specific. And \$5 million will not likely do anything of any great consequence in Churchill. We know that now.

**Mr. Taylor (Churchill):** All right. What work did you plan to do this year for \$2 million?

**Mr. D. E. Taylor:** If we were able to take a priority situation, I believe, Mr. Taylor, we would do dredging. That is about the simplest way to put it. We believe that deepening would provide more added benefit than anything else. That is something we know now. But even \$5 million, in my view, will not produce an appreciable improvement in the capacity of the Port of Churchill. We perhaps thought it would then.

**Mr. Benjamin:** Would you allow a supplementary?

**Mr. Taylor (Churchill):** We have lots of questions to ask on this one.

I just cannot understand the purpose of putting a meaningless figure in here if you have no specific plans or no specific estimates which make up the total amount that you propose to spend this year.

[Interprétation]

**M. D. E. Taylor:** Il est très difficile de l'être. A l'heure actuelle, je pense que 5 millions de dollars est un chiffre adéquant pour ces travaux de drainage. A cette époque, toutefois, nous n'avions aucune donnée à ce sujet.

**M. Taylor (Churchill):** Je m'étonne quand même que vous ayez pu fixer un chiffre de 5 millions de dollars dans votre budget, sans avoir aucune idée de la façon dont vous alliez les dépenser. C'est bien cela que vous voulez dire?

**M. D. E. Taylor:** Il est évident que nous ne pouvons pas dépenser ces fonds n'importe comment. Je vous l'ai déjà expliqué.

**Le président:** Le président voudrait intervenir pour avoir plus de précision. Ces 5 millions de dollars ont-ils été dépensés ou doivent-ils l'être prochainement? Pouvez-vous me donner des précisions à ce sujet, monsieur Taylor?

**M. D. E. Taylor:** Je pense que les 5 millions de dollars dont parle M. Taylor concernent les deux millions de cette année et les trois millions de l'année prochaine. Est-ce exact?

**M. Taylor (Churchill):** Vous avez dit que vous aviez besoin de deux millions, pour cette année et de trois millions, pour l'année prochaine. Je me demande tout simplement ce que vous allez faire ces 5 millions. Or, vous m'avez répondu que vous ne saviez pas.

**M. D. E. Taylor:** C'est exact.

**M. Taylor (Churchill):** Mais vous ne m'avez pas dit, non plus, pourquoi ce chiffre figure ici en première place. Je pense que vous ne savez pas, non plus, ce que vous allez faire de ces 2 millions de dollars prévus pour cette année.

**M. D. E. Taylor:** Nous n'avons encore reçu aucune approbation pour affecter ces fonds à quelque programme que ce soit. Je ne pense pas qu'avec 5 millions de dollars on puisse faire grand chose à Churchill. Et cela, j'en suis sûr maintenant.

**M. Taylor (Churchill):** Très bien. Mais qu'aviez-vous prévu de faire, cette année, avec ces deux millions de dollars?

**M. D. E. Taylor:** Si nous devons fixer des priorités, je pense que nous commencerions par le drainage. Nous pensons, en effet, que les travaux de creusement sont les plus nécessaires à ce port. Mais, même avec 5 millions de dollars, je ne pense pas que nous puissions améliorer considérablement le tonnage du port de Churchill. Peut-être le pensions-nous à l'époque.

**M. Benjamin:** Puis-je poser une question supplémentaire?

**M. Taylor (Churchill):** Nous en avons beaucoup à poser à ce sujet.

Je ne comprends toujours pas pourquoi vous avez fixé ce chiffre, qui n'a absolument aucune valeur, si nous n'avez pas de programme ou d'estimation précise quant à l'utilisation de ces fonds.

[Text]

Mr. D. E. Taylor: We have now.

Mr. Taylor (Churchill): The shipping season should start in two months approximately from today.

Mr. D. E. Taylor: That is right.

Mr. Taylor (Churchill): Yet you have no work planned.

Mr. D. E. Taylor: No.

Mr. Taylor (Churchill): No work approved.

Mr. D. E. Taylor: No.

Mr. Taylor (Churchill): And apparently no intention of doing any work this year.

Mr. D. E. Taylor: There certainly cannot be \$2 million worth of work done; that is right.

Mr. Taylor (Churchill): Can there not be any dredging work done?

Mr. D. E. Taylor: Why would you do dredging unless you knew in what over-all total program to improve the total port? Why would you start on dredging? Just to dredge? Just to make a hole deeper?

Mr. Taylor (Churchill): I assume, Mr. Taylor, that you need to do some dredging in order to keep the port at a proper depth to handle the ships.

Mr. D. E. Taylor: What you assume, Mr. Taylor, you are entitled to assume. I am asking you why you would simply build a deeper hole.

Mr. Taylor (Churchill): Then I will ask you: is that not the case?

Mr. D. E. Taylor: I really do not know.

Mr. Taylor (Churchill): You do not know?

Mr. D. E. Taylor: No.

The Chairman: The Chair is a little confused again. I wonder if you could enlighten the Committee. Has the Harbours Board an over-all plan for the development of Churchill Port? Maybe that would clear it up.

Mr. D. E. Taylor: I would like to try to answer that because I know the problem you are wrestling with. I can tell you sincerely that I have been to Churchill and I know that port and I am trying to do everything I can for it, so I am not in any way trying to be difficult about it.

The problem of trying to come up with an over-all program will merely not be making a deeper hole or making a longer wharf; it has to all be tied into an over-all program, yes, clearly.

• 2055

We have a program now that will cost about \$12 million and possibly would be a reasonable approach to an improvement in the harbour. That is a program that has only fairly recently been developed. There was no assurance then that mere dredging would provide grain handling in excess of that which was going there without it. It is difficult, I know.

Mr. Taylor (Churchill): Could you then give me in some specific detail what work will be done within this \$2 million estimate this year for sure?

[Interpretation]

M. D. E. Taylor: Nous en avons maintenant.

M. Taylor (Churchill): La saison d'ouverture devrait commencer d'ici deux mois, jour pour jour.

M. D. E. Taylor: C'est exact.

M. Taylor (Churchill): Et rien n'est encore prévu.

M. D. E. Taylor: Non.

M. Taylor (Churchill): Aucun programme n'a été approuvé.

M. D. E. Taylor: Non.

M. Taylor (Churchill): Vous n'avez apparemment, aucune intention de faire quoi que ce soit cette année.

M. D. E. Taylor: Nous ne pouvons pas en tout cas faire de travaux d'une valeur de 2 millions de dollars.

M. Taylor (Churchill): Ne pouvez-vous commencer certains travaux de drainage?

M. D. E. Taylor: Pourquoi commencer par des travaux de drainage si vous ne savez pas quel sera le programme de rénovation d'ensemble de ce port? Pourquoi drainer, alors? Simplement pour agrandir le trou?

M. Taylor (Churchill): Vous avez, en tout cas, le besoin de faire ces travaux de drainage afin que le port puisse accueillir des bateaux plus importants.

M. D. E. Taylor: Vous avez le droit de penser ce que vous voulez. Mais expliquez-moi pourquoi vous voulez simplement élargir le trou.

M. Taylor (Churchill): Je voudrais, à mon tour, vous demander si tel n'est pas le cas?

M. D. E. Taylor: Je ne sais pas.

M. Taylor (Churchill): Vous ne savez pas?

M. D. E. Taylor: Non.

Le président: Cela n'est pas très clair. J'aimerais que le témoin se fasse plus précis. Le Conseil des ports a-t-il un plan d'aménagement global pour le port de Churchill?

M. D. E. Taylor: Je vois où vous voulez en venir, et j'aimerais être plus précis. Je peux vous dire que je suis allé à Churchill, que je connais ce port et que je fais mon possible pour essayer de régler les problèmes qui s'y posent.

Il ne s'agit pas de creuser plus profondément, ou d'allonger le quai, mais plutôt d'élaborer un plan global d'aménagement.

Il existe un programme qui coûterait environ \$12 millions et qui permettrait d'améliorer le port dont l'élaboration est assez récente. On ignore néanmoins si le simple dragage permettrait d'augmenter la capacité de manutention de blé. Je sais que c'est difficile.

M. Taylor (Churchill): Pouvez-vous nous dire d'une manière plus détaillée quel genre de travaux seront entrepris avec ce crédit de 2 millions de dollars?



[Texte]

**Mr. D. E. Taylor:** No, I could not tell you that there will be any more than some immediate maintenance dredging done. Likely we cannot get more than that done. We came to the conclusion, which is really the problem with all respect that I think you are wrestling with, that what we had to propose was an over-all program to get on with this proposition for Churchill and then merely each year ask for so much money to do it. We faced exactly the difficulty you are hitting on here with the \$5 million. All we could do was guess and say, if you want us to do something at Churchill we might be able to do this. We are not doing that any more. So I think we are trying to answer what you are getting at.

**Mr. Taylor (Churchill):** But even though you say you are going to spend \$2 million by your estimates, there is no assurance that any of this money will in fact be spent.

**Mr. D. E. Taylor:** I would think some of it will be spent on dredging. That would be the best answer I could give you right now.

**Mr. Taylor (Churchill):** How much?

**Mr. D. E. Taylor:** Not \$2 million. At the best, several hundred thousand dollars.

**Mr. Taylor (Churchill):** Who decides then how much of it will be spent? Is it up to you or is it up to someone else?

**Mr. D. E. Taylor:** In my view, we would not get Treasury Board approval for the expenditure of even that kind of funds until we had a total program, which is what I think you are asking for, for the upgrading of the Port of Churchill. That is what we are prepared to propose now.

**The Chairman:** Mr. Taylor your time has expired. I wonder if the Chair could just intervene for clarification again. What would be the first step on this over-all master program that would cost \$12 million? What would be the first step in initiating the beginning of that over-all program? Would it be dredging, resurfacing the wharf or reconstruction of a portion of the wharf?

**Mr. D. E. Taylor:** We would conclude, I believe, that it would be dredging.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, may I ask a question.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Poulin, quickly.

**Mr. Poulin:** I thought I understood you to say at the beginning, Mr. Taylor, that this \$2 million to \$5 million was put in your estimates as a contingency against a program being approved; you would thereby have the funds to go ahead with it. Is that correct?

**Mr. D. E. Taylor:** This is the case in any uncertainty such as that, yes.

**Mr. Poulin:** Therefore you do not necessarily put a figure on the wharves, or the dredging and so on. That is what I understood you to say at the beginning. Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Howard, you are the next person I have on my list, then Mr. Mazankowski and Dr. Railton.

**Mr. Howard:** Mr. Taylor, having an interest in what happens in Prince Rupert, I am tempted to speculate about the \$5 million that was in the estimates for last year, none of which was spent, but I will not.

[Interprétation]

**M. D. E. Taylor:** Non, je ne peux que vous parler des travaux de dragage qui seront entrepris dans l'immédiat. C'est probablement tout ce que nous pourrions faire. Nous sommes arrivés à la conclusion qu'il nous paraît représenter la seule solution aux problèmes avec lesquels vous vous battez également, c'est-à-dire qu'il nous fallait d'abord présenter un programme global pour demander ensuite tous les ans une certaine somme d'argent pour le port de Churchill. Avec ces dollars vous venez de toucher le point sensible. Tout ce que nous avons pu faire était de deviner et d'espérer pouvoir faire ce que vous désirez que nous fassions à Churchill. Entre-temps, nous avons changé de tactique. J'espère que cela répond à votre question.

**M. Taylor (Churchill):** Nous n'avons néanmoins aucune garantie que vous allez effectivement dépenser ce crédit de 2 millions de dollars qui est inscrit dans les prévisions.

**M. D. E. Taylor:** Une partie de cet argent sera dépensée pour le dragage. C'est la meilleure réponse que je puisse vous fournir pour le moment.

**M. Taylor (Churchill):** Combien?

**M. D. E. Taylor:** Quelques centaines de milliers de dollars au plus.

**M. Taylor (Churchill):** Qui est-ce qui décide du montant? Est-ce vous ou quelqu'un d'autre?

**M. D. E. Taylor:** A mon avis, le Conseil du Trésor ne va même pas autoriser ce genre de dépenses sans avoir obtenu un programme global pour l'amélioration du port de Churchill que vous semblez également souhaiter. C'est ce que nous avons l'intention de faire.

**Le président:** Monsieur Taylor, votre temps est écoulé. Puis-je intervenir pour rectifier les choses. Quel serait le premier pas dans ce programme global qui coûtera 12 millions de dollars? Est-ce qu'on commencera par le dragage, par l'élevage ou par la reconstruction d'une partie du quai?

**M. D. E. Taylor:** J'imagine que l'on commencera par les travaux de dragage.

**M. Poulin:** Monsieur le président, puis-je poser une question?

**Le président:** Allez-y rapidement, monsieur Poulin.

**M. Poulin:** Monsieur Taylor, n'avez-vous pas dit au début que ce crédit de deux millions à 5 millions de dollars a été inscrit dans les prévisions au cas où le programme est approuvé. Vous aurez donc les fonds nécessaires pour commencer, n'est-ce pas?

**M. D. E. Taylor:** Oui, on procède toujours ainsi s'il y a des incertitudes.

**M. Poulin:** Pour cette raison, vous n'avez pas indiqué les montants nécessaires pour le dragage, la construction de quais, etc. C'est au moins ce que j'ai construit au début. Merci beaucoup.

**Le président:** Le prochain nom sur ma liste est celui de M. Howard, ensuite viennent MM. Mazankowski et Railton.

**M. Howard:** Monsieur Taylor, je m'intéresse à ce qui se passe à Prince Rupert et pour cette raison je serais tenté de spéculer au sujet du crédit de 2 à 5 millions qui ont été inscrits dans le dernier budget et dont rien n'a été dépensé, mais je ne céderais pas à cette tentation.

## [Text]

**Mr. D. E. Taylor:** That is right, because we would have to give you the same answer.

**Mr. Howard:** No, I do not think you should give me any answer on that because the answer was the result of Mr. Jamieson's activities at the political level last year being an election year, with all respect.

**Mr. D. E. Taylor:** I would not have given you that answer in any event.

**Mr. Howard:** You may not be able to give that response or even comment upon it, but in any event, I am interested in what is happening in Prince Rupert naturally. A great deal of it I have in my head from conversations with yourself, with officials in Vancouver and others about the whole thing, but I think it might be worthwhile to have from you at this juncture on the record in one piece an indication of where we stand with respect to the port development at Prince Rupert.

March of last year was when the Minister announced, I think, that the National Harbours Board would have an involvement in the Port of Prince Rupert and it would come under the board's jurisdiction. So far as I know to date, and I have not checked on this within the last couple of weeks, the port authority, or whatever the proper designation is for the group that does the advising and the administrative work at the local level, has not been appointed. No one is on it. I had occasion to inquire of Dr. Camu, when he was before this Committee a few weeks ago, what was taking place. At that time he said they were in the process of preparing the submission to the Minister, and so on. I would like to know what is happening there. I would also particularly like to know what consideration is being given to appointing to that port authority or advisory committee, or whatever it is called, someone specifically representing the village municipality of Port Edward, in addition to the City of Prince Rupert, because both of them are encompassed in the area demarcated for National Harbours Board authority.

• 2100

I would also like to know what time-table you can give me about port development initially with respect to the Fairview site, which I think is currently being worked upon in phase one of its operations, what the projection is in point of time of that development and the full estimated cost at this point with respect to it. Also, what you are doing with respect to modernizing the grain handling facilities that exist at Prince Rupert, enlarging them. I spoke with my friend Mr. Benjamin and he tells me that it is possible to move a certain number of unit trains a week, not taking into account the winter months which are very difficult because of snow slides and this sort of thing. That it is possible to increase the flow of grain through that port right now, without any enlargement of it, by some 40 million bushels a year. Admittedly that is a figure that I have not looked at to see whether this is so, but it is a matter of some concern. I would like to know what the Board is doing with respect to modernizing the grain handling facilities at the terminal elevator there, and also where the Village of Port Edward fits in terms of the buck-passing that is going on between the Department of Public Works and the National Harbours Board about boat harbour facilities or small float facilities at Port Edward. At one stage we were dealing with the Department of Public Works. When the National Harbours Board was given authority there the Department of Public Works said, "It is no longer our baby, it belongs to the National

## [Interpretation]

**M. D. E. Taylor:** Vous avez raison, car nous aurions dû vous donner la même réponse.

**M. Howard:** Non, vous ne me deviez aucune réponse puisque ce fait résulte des activités politiques de M. Jamieson dans l'année dernière qui était une année électorale.

**M. D. E. Taylor:** Ce n'est de toute façon pas la réponse que je vous aurais donné.

**M. Howard:** Non, vous n'auriez probablement pas pu me donner cette réponse, ni même des commentaires à son sujet, mais je m'intéresse naturellement à ce qui se passe à Prince Rupert. Je le sais déjà à peu près grâce aux discussions que j'ai menées avec vous-même, des fonctionnaires à Vancouver et d'autres personnes, mais je crois qu'il serait néanmoins utile que vous nous disiez où nous en sommes avec le développement du port de Prince Rupert.

Au mois de mars de l'année dernière, le ministre a annoncé que le Conseil des ports nationaux s'occuperait de la promotion du port de Prince Rupert qui serait soumis à la juridiction du dernier. Si j'en crois mes derniers renseignements, qui datent d'il y a quelques semaines aucune personne n'a encore été nommée au comité du port ou quel que soit le nom que l'on donne au groupe qui s'occupe de l'administration locale. J'ai eu l'occasion de demander à M. Camu lors de sa comparution devant notre Comité il y a quelques semaines où en sont les choses. Il m'a répondu que l'on était en train de préparer un document à l'intention du Ministre. J'aimerais savoir ce qui s'est passé ensuite. J'aimerais surtout savoir si l'on a l'intention de nommer un représentant de la municipalité de Port-Édouard au comité du port ou au comité consultatif qui se trouve comme la ville de Prince-Rupert dans la région qui tombera sous la responsabilité du Conseil des ports nationaux.

J'aimerais également connaître le calendrier des travaux à Fairview qui se trouve actuellement dans la première phase, je pense. J'aimerais savoir combien de temps et combien d'argent il faudra pour l'ensemble de ces travaux. Pouvez-vous également nous dire ce que vous faites pour moderniser les installations de manutention de blé existantes de Prince-Rupert. J'ai parlé à mon ami M. Benjamin qui m'a dit qu'il est possible d'accueillir un nombre donné de trains par semaine, sauf dans les mois d'hiver qui posent des difficultés en raison de glissement de neige et ce genre de chose. Il m'a dit qu'il est possible d'augmenter sans autres travaux la capacité de manutention de blé d'environ 40 millions de boisseaux par an. Je n'ai pas encore vérifié ce chiffre, mais c'est très intéressant. J'aimerais savoir ce que fait le Conseil pour moderniser les installations de manutention de blé de ce silo de quai. J'aimerais également savoir qui est-ce qui est vraiment responsable des installations d'amarrage et les ponts flottants du Port-Édouard, puisque le ministère des Travaux publics et le Conseil des ports nationaux semblent constamment se renvoyer la balle. A l'époque, le ministère des Travaux publics en était responsable. Après le transfert de responsabilités du Conseil des ports nationaux, le ministère des Travaux publics s'en est lavé les mains. Il y a quelques semaines, le Conseil a viré de position pour dire qu'il n'avait plus rien à faire avec le port (Port-Édouard). Il a renvoyé la responsabilité au ministère des Travaux



[Texte]

Harbours Board". A couple of months ago, I think it was, the National Harbours Board turned around and said to Port Edward, "It has nothing to do with us, it is not our baby", and they shunted it back to the Department of Public Works again. We have not had any response from the Department of Public Works for two months anyway as to what (1) the Department of Public Works plans to do in response to having been given the authority back again and, if they accept it, if it is properly theirs, (2) what they are doing about it or what do you plan to do about it? Of course, there are other matters of port development in that area involving the area of Ridley Island, which is another site for additional type of cargo, and so on, that is still, I think, well beyond your grasp because that is a matter of conversation at the governmental political level. Until that is resolved, naturally I am sure the Board would not be involved in it.

If you could summarize those matters for me in as much detail as you can, specifically telling me also with respect to the fact that in the estimates book the previously estimated total cost was \$5 million, which is in last year's estimates, which I consider to be a political figure and not any real figure, but politics does not apply now, so the currently estimated total cost is \$11 million. Could you tell me what that encompasses?

Did I take up my 10 minutes completely, Mr. Chairman?

**The Chairman:** No. You have two minutes left, Mr. Howard.

**Mr. Howard:** How much time does Mr. Taylor have?

**The Chairman:** I will be generous, Mr. Howard.

**Mr. D. E. Taylor:** If I can take things more or less in order, Mr. Howard, I will do my best to do that. On the development, you are aware of the present tendering which is going on, and I believe that the tender calls were in last Friday. Quite frankly, I have not had a report from Mr. Rathie on what the result of that was, but we are certainly optimistic that if the prices tendered for the development at Fairview and so on are in line, we can get on with that very rapidly.

**Mr. Howard:** That is phase 1.

• 2105

**Mr. D. E. Taylor:** That is right. That is immediately the situation. I think that if I can sort of leapfrog from that into the potential of phase 2, or what might be referred to as your \$11 million program, you cannot divorce that from the entire problem related to the coal handling. I think that a fairly clear determination of where the coal is going to go is an important determination, not all of which is certainly in the hands of the National Harbours Board. We frankly believe that there is a good argument for a major development at Prince Rupert, but we would feel that some reasonable assurance that the cargo we can foresee would go through there would be a prerequisite to major developments in the \$11 million category.

**Mr. Howard:** Do I take it that the \$11 million then encompasses the coal handling facility?

**Mr. D. E. Taylor:** It probably would not encompass all of it but a fairly substantial part of it.

[Interprétation]

publics. Depuis deux mois, nous attendons la réponse du ministère pour savoir s'il a accepté de nouveau cette responsabilité et ce qu'il a l'intention de faire. Il y a encore d'autres problèmes dans cette région, autour de l'île Ridley par exemple, où l'on a besoin de nouvelles installations de manutention. Je pense, néanmoins, que ce problème vous dépasse car il doit d'abord être réglé au niveau politique. J'imagine que le Conseil ne s'en mêlera pas en attendant cette décision.

Pouvez-vous me donner autant de détails que possible m'expliquant surtout pour quelle raison les prévisions du coût total d'un projet sont passées de \$5 à \$11 millions. A mon avis, il y avait des raisons politiques derrière ce crédit de \$5 millions qui se trouve dans les prévisions de l'année dernière, mais il ne faut pas parler politique. Pouvez-vous me dire de quoi il s'agit?

Est-ce que j'ai épuisé mes 10 minutes complètement, monsieur le président?

**Le président:** Non. Il vous reste deux minutes, monsieur Howard.

**M. Howard:** De combien de minutes dispose M. Taylor?

**Le président:** Je serai généreux, monsieur Howard.

**M. D. E. Taylor:** J'essaierai de mon mieux de répondre dans l'ordre, monsieur Howard. Vous savez que l'offre d'appel a été publiée et que nous avons reçu les réponses vendredi dernier, je pense. Pour être franc, je dois vous dire que M. Rathie ne m'a pas encore communiqué les résultats, mais nous sommes persuadés que nous pourrions procéder rapidement pourvu que les offres concernant les travaux de Fairview soient adéquates.

**M. Howard:** Il s'agit de la phase numéro 1.

**M. D. E. Taylor:** C'est juste. C'est la situation actuelle. Je pourrais peut-être tout de suite passer à la phase numéro 2 que vous appelez le projet de 11 millions que l'on ne peut dissocier du problème global de la manutention du charbon. Je pense que le lieu de destination du charbon est un facteur important que le Conseil des ports nationaux est loin de contrôler. Nous pensons qu'il y a de bonnes raisons pour attaquer les travaux à Prince Rupert à grande échelle, il nous faudra néanmoins une preuve raisonnable que nous pouvons vraiment y attirer suffisamment de clients avant d'entreprendre un projet de 11 millions.

**M. Howard:** Est-ce que cela signifie que ce crédit de 11 millions sera consacré à la construction d'installations de manutention de charbon?

**M. D. E. Taylor:** Pas tout, mais un pourcentage important.

[Text]

Mr. Howard: Some of it.

Mr. D. E. Taylor: Yes. This is a much bigger development than merely the...

Mr. Howard: If I may interrupt—even though Wright Engineering, which did the survey work for Fairview floats, came up with an \$11 million figure for Fairview alone?

Mr. D. E. Taylor: Yes, I saw that. I appreciate the Wright Engineering study, but I would hope that there would be a potential for some bulk handling which might intervene itself between phase 1, if you want to call it that, of Fairview, and a completed total Wright Engineering study development of Fairview. So I am sort of leapfrogging one against the other. The coal handling situation is the real difficulty that we are very concerned about and we should like to know some more about that. I cannot say much more about it than that; you are more familiar with it than I am, I am sure.

If I can deal with the port authority for a moment, no, there has been no port authority appointed there. We have been requested by the Minister to provide some information and we have passed along, and I am sure you have personally passed along a request that consideration be given to a representative from the Village of Port Edward, and I believe that would be included. There is no reason at all that a port authority should not be appointed there in the very near future. So far as I know, there is no reason at all; it is a matter of naming the people and selecting them.

On the elevator, of course the elevator is not our property. We have had some discussions with the present operators which relate to our becoming responsible for the operation of the elevator and the ownership of it.

Mr. Benjamin: Who are the present operators?

Mr. D. E. Taylor: The Board of Grain Commissioners. We have had some discussions with them about this since there is a very good argument that this would make a more totally complete port. I have also seen indications, as you have, that that particular elevator is capable of handling a very substantial quantity of grain.

On the last point I believe you made with regard to the small boat problem, I confess I know nothing about it. I have not heard about it before but I should and shall check into it. I just had not heard of it.

Mr. Howard: Could I now take the other two minutes, Mr. Chairman?

The Chairman: You and your questions have absorbed more than 13 or 14 minutes.

Mr. Howard: If I could do it then by way of a point of order, seeking a point of clarification.

The Chairman: Go ahead, let us hear it, but be brief.

Mr. Howard: I am very serious about this because it relates to the shipment of grain, which is of prime concern to the Chairman of this Committee and others on it. I understood Mr. Taylor to say that the National Harbours Board had no involvement in the grain shipping facilities...

[Interpretation]

M. Howard: Une partie.

M. D. E. Taylor: Oui. Les travaux ne se limitent pas au simple...

M. Howard: Excusez-moi de vous interrompre, mais je m'en étonne car *Wright Engineering* qui a fait l'étude sur les quais flottants de Fairview, a conclu qu'il fallait 11 millions seulement pour Fairview.

M. D. E. Taylor: Oui, j'en suis conscient. L'étude de *Wright Engineering* est bonne, mais j'espère qu'il y aura également des clients pour la manutention en vrac après la première phase des travaux et avant que l'on ne commence à réaliser le reste du projet de *Wright Engineering*. Vous voyez que je passe de l'un à l'autre. Nous aimerions d'abord mieux connaître la situation de la manutention du charbon qui est le vrai problème. C'est tout ce que je peux en dire car vous êtes certainement beaucoup mieux au courant que moi.

Il est vrai que le comité local du port n'a pas encore été créé. Le ministre nous a demandé des renseignements que nous lui avons fournis entre-temps. Vous lui avez certainement demandé vous-même de nommer un représentant de la municipalité de port Edouard, et je pense qu'il en tiendra compte. Il n'y a aucune raison pour que ce comité ne soit pas nommé très bientôt. Il s'agit tout simplement de sélectionner les personnes.

Vous savez que le silo n'est pas notre propriété. Nous avons discuté avec les propriétaires actuels du transfert du silo sous notre responsabilité.

M. Benjamin: Qui est-ce qui en est actuellement propriétaire?

M. D. E. Taylor: Les membres de la Commission du blé. Nous en avons discuté avec eux car ce transfert serait très utile pour faire de ce port une entité plus complète. J'ai également appris que ce silo a une capacité de manutention considérable.

J'avoue que j'ignore tout des problèmes des petites embarcations dont vous avez parlé en dernier. J'en ai jamais entendu parler, mais je vais me renseigner. On m'en a tout simplement jamais parlé.

M. Howard: Puis-je maintenant utiliser les deux minutes qui me restent, monsieur le président?

Le président: Vous avez déjà eu plus que 13 ou 14 minutes.

M. Howard: Dans ce cas, j'invoque le Règlement pour demander une clarification.

Le président: Allez-y, mais soyez bref.

M. Howard: C'est très sérieux, car il s'agit du transport de blé qui est d'importance capitale pour le président et certains membres de ce Comité. M. Taylor nous a dit que le Conseil des ports nationaux n'a aucune responsabilité dans la construction d'installations de transport de blé...



[Texte]

**Mr. D. E. Taylor:** No operating involvement. We are interested in it.

**Mr. Howard:** No operating involvement. The Minister, Mr. Jamieson, when he made his statement in the House last March, said specifically—now maybe he did not ask you to do this:

I will also ask the National Harbours Board to invite proposals that will lead to the establishment of a major modern grain transshipment facility at Prince Rupert.

• 2110

And he repeated that on May 25, 1972 in a speech that he made somewhere—I really do not know where—but he emphasized the fact that he was going to ask the National Harbours Board to involve itself “leading to the establishment of a major modern grain trans-shipment facility at Prince Rupert.” I realize it was only a little more than a year ago but he said that. Nothing has occurred. I have been down to the grain elevator a number of times and it looks the same now as it was when it was enlarged a few years ago.

**Mr. D. E. Taylor:** That is right.

**Mr. Howard:** Even the gantries are not large enough to accommodate the larger grain ships that come in there. And you had \$5 million approved in the estimates last year to do it.

**Mr. D. E. Taylor:** There certainly is a capacity in the existing elevator there to handle considerably more grain than that being passed through it now. That was our first step in responding to the Minister's request to try to ascertain what we felt was the value and the capacity of that elevator. That may not be a physical thing. We are certainly convinced that it is a practical thing.

That being the case I think one should seriously look at how much grain could be usefully passed through without added investment or involvement and that may well be possible. We are also talking with the Board of Grain Commissioners as I said about talking over the elevator. They have asked us to consider it. Those are the only two things we have done.

**Mr. Benjamin:** What will be the difference whether you do it or they do it?

**Mr. D. E. Taylor:** I do not know whether I could say clearly at this moment that we could pass all the grain you would like through there, but we would like to try.

**Mr. Howard:** I have greatly overrun and I appreciate your courtesy, Mr. Chairman, in extending my time.

**The Chairman:** The Chair appreciates the questions but I think we must give all other members a chance to ask questions. I will be glad to put your name down again, Mr. Howard. Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I have a couple of questions that are not too long, I hope. I wonder if Mr. Taylor could explain to me why some ports make money and others lose money. I am looking for example at two of the larger ports, the Port of Vancouver and the Port of Montreal. I notice that the Port of Vancouver operates at a

[Interprétation]

**M. D. E. Taylor:** Nous ne participons pas à leur exploitation. Nous nous y intéressons néanmoins.

**M. Howard:** Vous n'êtes donc pas responsable de leur fonctionnement. Lorsque le ministre, M. Jamieson, a fait une déclaration à la Chambre en mars dernier, il a insisté, peut-être sans penser à vous,

Je vais également demander au Conseil des ports nationaux de préparer des appels d'offres en vue de la construction de vastes installations modernes de transbordement de céréales à Prince Rupert.

Et il a répété, dans son discours du 25 mai 1972, prononcé je ne sais pas où, qu'il allait demander au Conseil des ports nationaux de participer à la création d'un système nouveau de transbordement des céréales à Prince Rupert. Je sais qu'il a dit cela il n'y a même pas un an mais il l'a dit. Rien ne s'est passé. Je suis allé à plusieurs reprises visiter l'élévateur et il a toujours le même aspect que lorsqu'il a été agrandi il y a quelques années.

**M. D. E. Taylor:** C'est exact.

**M. Howard:** Même les portiques ne sont plus suffisamment grands pour le genre de navires utilisés actuellement. Cependant, des crédits de 5 millions de dollars avaient été approuvés dans le budget de l'an dernier, pour faire ces travaux.

**M. D. E. Taylor:** Il faut cependant faire remarquer que l'élévateur actuel peut traiter une quantité de céréales beaucoup plus considérable que celle qu'il traite actuellement. Pour répondre à la demande du ministre, nous avons commencé par tenter d'évaluer la capacité de l'élévateur. Cela n'est peut-être pas un problème physique. Nous sommes cependant convaincus que c'est un problème pratique.

Ceci étant dit, je pense qu'il faudrait savoir exactement à combien cette capacité de traitement pourrait être portée sans investissement supplémentaire et sans participation de notre part; ce qui serait tout à fait possible. Nous discutons également avec les responsables de la commission des céréales au sujet de cet élévateur. En effet, ceux-ci nous ont demandé d'examiner la question. Voilà les deux mesures qui ont été prises jusqu'à présent.

**M. Benjamin:** Quelle différence y aurait-il s'ils s'en chargeaient?

**M. D. E. Taylor:** Je ne puis affirmer pour l'instant que l'on pourrait y traiter des quantités de céréales aussi importantes qu'on le voudrait mais nous aimerions essayer de le faire.

**M. Howard:** Je vous remercie, monsieur le président, de m'avoir laissé la parole alors que mon temps de parole était écoulé.

**Le président:** Le président est très intéressé par ces questions mais considère que les autres membres du Comité devraient avoir la possibilité de poser les leurs. Je serais heureux de noter votre nom pour le second tour, monsieur Howard. Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser, qui ne seront pas trop longues, je l'espère. M. Taylor pourrait-il m'expliquer pourquoi certains ports font des bénéfices et d'autres non? A cet égard, je m'intéresse plus particulièrement au port de Vancouver et à celui de Montréal. Je remarque qu'à Vancouver il y a un

## [Text]

profit and as a matter of fact has accrued a sizeable surplus while at the same time the Port of Montreal has been operating at a loss and has a deficit. I picked those two ports because I believe Vancouver is the biggest port in Canada in terms of tonnage and Montreal probably would be second. With the throughput that the two ports have why would one operate in a profit position and the other one in a loss position?

**Mr. D. E. Taylor:** Obviously I cannot give you the kind of answers I would like to give since it is part of my job to keep on searching for them but I will give you some basic assessment of it.

First of all the Port of Vancouver is operated considerably differently than the Port of Montreal in the sense that a major part of our assets and facilities there are leased and are privately operated. It does not mean necessarily that it would be applicable or suitable in another port but it does work there.

Secondly the Port of Vancouver is very considerably a bulk port and our involvement in terms of high costs of operating the port is not in nearly the same kind of dimension as that which largely results from an original break-bulk port such as the Port of Montreal.

As I said earlier, one thing we are looking at in the Port of Montreal is expanded facilities for petroleum handling for which the Port seems ideally suited; it is doing a good job on a profitable basis when you isolate that kind of commodity.

The Port of Vancouver also has a good container terminal, probably not as good as some of the people there would like, but it is a good container terminal; it is obviously a much newer port. It does not have a backlog among other things of a very large debt structure including interest charges and so on. Those are some of the reasons.

**Mr. Mazankowski:** What are the goals of the National Harbours Board so far as operating at a profit or loss? Is there any objective to break even on the operations? And I am talking collectively. Is there a goal under which some day you would hope to achieve at least a break even point at all the ports or to show a slight profit in the operations?

• 2115

**Mr. D. E. Taylor:** I believe the answer to that has to be combined with the fact that we do not believe the ports should be a charge on the taxpayer.

**Mr. Mazankowski:** Have we ever broken even on the operations of the ports?

**Mr. D. E. Taylor:** Again, that depends on what you may define as breaking even. The only thing we are coming back to the government for here is \$500,000 for the deficit on a specific bridge.

**Mr. Mazankowski:** Where does the \$10 million I am looking come from?

**Mr. D. E. Taylor:** Eleven-odd million dollars?

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**Mr. D. E. Taylor:** That includes interest on loans which is not repaid and it includes depreciation which is not repaid. It includes non-cash items.

## [Interpretation]

profit, qui s'est considérablement augmenté, alors qu'à Montréal il y a un déficit. J'ai choisi ces deux ports car je pense que Vancouver est le port le plus important du Canada, en termes de tonnages, Montréal étant vraisemblablement le second. Étant donné leur capacité respective, comment se fait-il que l'un réalise des profits et l'autre soit toujours en déficit?

**M. D. E. Taylor:** Je ne puis évidemment vous répondre avec précision puisque mon travail est précisément de chercher les réponses à ce genre de questions; j'essaierai cependant de vous donner une idée générale du problème.

Tout d'abord, le port de Vancouver est géré de manière tout à fait différente que celui de Montréal puisqu'une grande partie de nos équipements y sont loués et gérés par des entreprises privées. Ceci ne signifie pas que le système pourrait être appliqué à un autre port, mais il fonctionne bien à Vancouver.

Deuxièmement, le port de Vancouver est essentiellement un port de marchandises lourdes et ses coûts de fonctionnement sont totalement différents de ceux d'un port tel que celui de Montréal.

Comme je l'ai déjà dit, nous examinons actuellement la possibilité d'agrandir le port de Montréal, pour pouvoir y transborder du pétrole, pour lequel il semble être idéalement équipé; si l'on se limite à ce produit, d'ailleurs, il réalise des profits.

Vancouver possède également un bon système de réception des containers, peut-être pas aussi bon que les responsables locaux le voudraient mais cela est une autre histoire; il est évident qu'il s'agit sans doute d'un port plus récent. Il n'est pas encombré par des charges anciennes, telles que des dettes importantes ou des frais d'intérêt. Voilà certaines des raisons de la situation.

**M. Mazankowski:** Quels sont les objectifs du Conseil des ports nationaux en ce qui concerne les pertes ou profits des ports? A-t-on au moins l'intention de supprimer toutes les pertes, sur un plan global? Est-ce là l'un de vos objectifs?

**M. D. E. Taylor:** Je crois qu'on devrait joindre la réponse à cette question à notre opinion, selon laquelle les ports ne devraient pas constituer une charge fiscale pour le payeur de taxes.

**M. Mazankowski:** Avons-nous déjà cessé la partie à jeu égal, en ce qui concerne les activités des ports?

**M. D. E. Taylor:** Cela dépend toujours de ce que vous entendez par «cessé la partie à jeu égal». La seule chose que nous demandons au gouvernement est \$500,000 qui comble le déficit d'un certain pont.

**M. Mazankowski:** D'où la somme de \$10 millions que je cherche vient-elle?

**M. D. E. Taylor:** Les quelques onze millions de dollars?

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. D. E. Taylor:** Cela comprend l'intérêt prélevé sur des prêts et qui n'est pas remboursé, de même que la dépréciation qui n'est pas remboursée. Cela comprend les articles qui ne sont pas de caisse.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Therefore over the years—I am looking back here to 1970-71 and 1969, 1968 and 1967—there is a net loss of something of the order of \$10 million.

**Mr. D. E. Taylor:** If you want to add up the depreciation, and I do not quarrel with the accounting techniques—I am an accountant myself—that require us to do this and include the depreciation on our assets and the interest charges on the borrowed funds that are invested in the ports by the government then, clearly, those are the loss figures.

In terms of cash this is not the case and, more important, we do contribute something in the order of about \$5 million to a national police force in terms of the security of the ports and the regions involved and about \$7 million or \$8 million back to the municipalities in grants in lieu of taxes before we arrive at a capacity to return some dollars to the federal government. Therefore it depends how you want to define a loss picture. I do not quarrel with your methods.

**Mr. Mazankowski:** Am I to assume that you are reasonably satisfied with the financial operations of the port facilities?

**Mr. D. E. Taylor:** No, I am never satisfied with anything.

**Mr. Mazankowski:** Are you undertaking anything to improve administrative techniques, better co-ordination and items of that nature to improve the over-all performance?

**Mr. D. E. Taylor:** Yes, I think we are. For the first time in several years—I will just hit on one or two things which might be of interest to you since I appreciate your question and it is important to me—we have had regular meetings with all our port managers across Canada.

**Mr. Mazankowski:** Had these meetings not taken place before?

**Mr. D. E. Taylor:** Not as frequently. I have been Chairman of the Board for only 18 months, so I can only speak for my own period of time. I think we have met three times within that period of time. It had not been a practice which had been conducted quite as well as it should have been. Secondly, the Board itself which consists of four members, three colleagues and myself, are geographically distributed across the country, which does provide more specific area and regional involvement. There is one in Vancouver, one in Montreal and one in Saint John, New Brunswick. Thirdly, we have considerably strengthened the financial and accounting controls and data, it is only in the last two or three years we ourselves have moved into the computer era. The Port of Montreal has now, and it was obviously in need of it, some very good control and we are implementing what we can at other places.

I think the question we have to face in looking at any particular deficit, even if it is what you might call a paper deficit in a port, is to what extent we can increase charges, which is the only way we have of gaining money, without again diverting traffic. So there is a very good argument, which has been proposed, for our at least aiming to be self-supporting from a cash position—and I think this is certainly my objective—and providing the best possible service we can, and obviously that is a difficult thing to equate when you are dealing with ports all across the

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** Donc, au cours des dernières années, je me réfère ici à 1970-71 et 1969, 1968 et 1967, la perte totale atteint les dix millions de dollars.

**M. D. E. Taylor:** Si vous voulez ajouter la dépréciation, et je ne veux pas critiquer les méthodes de comptabilité qu'on oblige à faire cela je suis moi-même comptable, et inclure la dépréciation de notre actif et l'intérêt prélevé sur les fonds empruntés qui sont investis dans les ports par le gouvernement, alors il est clair que ce sont là chiffres de perte.

En terme de monnaie, cela n'est pas le cas. De plus, et c'est ce qui est plus important, nous contribuons environ \$5 millions à une force policière nationale, pour assurer la sécurité dans les ports et les régions impliquées; environ \$7 ou \$8 millions de prêts, au lieu de taxes, retournent aux municipalités, avant que nous puissions en redonner au gouvernement fédéral. Donc, cela dépend de la manière dont vous définissez une situation de perte. Je ne veux pas critiquer vos méthodes.

**M. Mazankowski:** Dois-je en conclure que vous êtes assez satisfait des activités financières des installations portuaires?

**M. D. E. Taylor:** Non, je ne suis jamais satisfait de rien.

**M. Mazankowski:** Envisagez-vous quelque chose pour améliorer les techniques administratives, la coordination, et les choses de cette nature, pour améliorer le rendement en général?

**M. D. E. Taylor:** Je crois que oui. Pour la première fois depuis plusieurs années, je parlerai d'un ou deux sujets qui pourraient vous intéresser, puisque votre question me plaît et que c'est très important pour moi. Nous nous sommes réunis de façon régulière avec nos directeurs des ports à travers le Canada.

**M. Mazankowski:** Ces réunions n'ont-elles pas eu lieu auparavant?

**M. D. E. Taylor:** Pas aussi souvent. Je ne suis Président du Conseil que depuis 18 mois, donc je ne puis parler de ce qui concerne ma période. Je crois que nous nous sommes réunis trois fois durant cette période. Cela n'a jamais été une politique qui a été pratiquée comme il se devait. Deuxièmement, le Conseil compte quatre membres, trois collègues et moi-même, qui sont géographiquement répartis à travers le Canada, ce qui fournit une étendue de territoire plus spécifique et des implications régionales. Il y en a un à Vancouver, un à Montréal et un à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Troisièmement, nous avons considérablement renforcé les données et les organes de commande des finances et de la comptabilité. Nous n'avons nous-mêmes adopté le système de l'ordinateur que depuis deux ou trois ans. Le port de Montréal contrôle maintenant très bien ses activités, et il en éprouvait vraiment un besoin urgent, et nous implantons ce que nous pouvons dans d'autres places.

Lorsque nous considérons un déficit particulier, si petit soit-il, nous devons nous demander jusqu'à quel point nous pouvons augmenter les frais, qui représentent le seul moyen de faire de l'argent, sans toutefois éloigner le trafic. On a donc proposé un argument favorable à notre but qui est de se supporter, en termes de caisse, et, je crois que c'est là mon objectif personnel, à celui qui est de fournir le meilleur service possible. Naturellement, cela s'avère difficile, lorsqu'on a affaire avec des ports à travers le pays. Il s'agit ici d'objectifs financiers et d'un niveau de services

## [Text]

country. It is a matter of objectives in a financial sense and level of service without making charges so unreasonable that traffic is diverted. And such traffic necessarily would not be diverted to other Canadian ports or other Canadian carriers. It is a very serious problem with east coast and west coast ports in terms of potential diversion to American ports, which I am not sure is something we necessarily want.

• 2120

**Mr. Mazankowski:** It would seem to me that the mere fact that you bring the port managers together on a regular basis would certainly be a step in the right direction. I am surprised that it was not carried out in previous years. I am sure that if you have arrived at a common set of objectives with the port managers, certainly you should be able to improve your co-ordination and greater utilization of your manpower, and perhaps the administrative end of it. Do you feel you are achieving a better degree of productivity with your people through a more co-ordinated effort in management and co-ordination?

**Mr. D. E. Taylor:** I rather think we are, Mr. Mazankowski. You can appreciate that the development of corporate management is a very lengthy process and the understanding from one port to the other that there are regional and national goals that must be taken into account, not only local goals, is a difficult thing. But I believe we are making very good progress and we are doing this to the best of our ability.

**Mr. Mazankowski:** I wonder if you could elaborate, Mr. Taylor, on the two items in the estimates on page 27-86. First is the item dealing with the development of Vancouver Ocean Terminals, \$23.5 million, and then the development of Roberts Bank. Could you elaborate on what those items include?

**Mr. D. E. Taylor:** Fundamentally, VOT—Vanterm, as it is called, Vancouver Ocean Terminals—is a container handling facility. It will be, I believe, one of the most modern facilities available any place on the continent. We are hopeful that this will go some distance towards reducing the feeling that there is a great deal of diversion out of the Port of Vancouver towards such places as Seattle. That is the estimated figure. The Treasury Board approval is something in that order. It is not too far from that.

At Roberts Bank we are now looking at the development of probably four or five 50-acre pods. That is what I call them anyway. Roberts Bank, of course, is merely flat ground at the end of a causeway that goes out under the ocean. Four or five other pods will cost about \$6 million. It would appear that we have a very good opportunity to lease these to bulk handlers.

**Mr. Mazankowski:** I have one more question, Mr. Chairman. I wonder if Mr. Taylor could tell me why, in the years 1969, 1970 and 1971, the amount of expenditure on the Port of Vancouver dropped significantly in comparison to the years previous.

According to answers to questions tabled in the House of Commons on March 3, 1972, in 1967 something like \$10 million was spent on the Port of Vancouver. Pardon me. In 1967 it was \$17 million. In 1968 it was about \$15 million. Then it dropped in 1969 to \$6 million. In 1970 it was \$6 million; in 1971 it was \$8 million. I notice in other ports in Canada the figures on expenditures have remained rela-

## [Interpretation]

assez élevé, sans augmenter les frais pour perdre le trafic maritime. De plus, un tel trafic ne serait nécessairement pas détourné vers d'autres ports canadiens ou vers d'autres entrepreneurs canadiens. Pour les ports de la côte Est et de la côte Ouest cela constitue un problème très grave car cela peut détourner le trafic vers les ports américains, et je ne pense pas que ce soit ce que nous cherchons.

**M. Mazankowski:** Il me semble que c'est un bon début que de réunir les gérants de port d'une façon régulière. Je suis surpris que cela n'ait pas été fait au cours des années précédentes. Je suis certain que si vous avez réussi à convenir d'objectifs communs avec les gérants de port, vous devriez pouvoir améliorer votre coordination et mieux utiliser votre main-d'œuvre de même que votre réseau administratif. Pensez-vous qu'une plus grande collaboration dans le domaine de la gestion et de la coordination vous aide à employer votre personnel d'une façon plus productive?

**M. D. E. Taylor:** C'est mon sentiment, monsieur Mazankowski. Vous devez savoir que la mise sur pied de la gestion d'une société prend beaucoup de temps et qu'il est très difficile de faire comprendre aux gérants de différents ports qu'il existe des objectifs régionaux et nationaux, et non pas seulement locaux, dont il faut tenir compte. Mais je pense que nos réalisations sont très satisfaisantes; nous faisons tout ce que nous sommes en mesure de faire.

**M. Mazankowski:** Monsieur Taylor, pouvez-vous nous parler des deux postes qui figurent à la page 27-87 du budget. Le premier traite de l'aménagement du Vancouver Ocean Terminals, 23,5 millions de dollars; le second de l'aménagement de Roberts Bank. Pouvez-vous nous dire ce que comprennent ces postes?

**M. D. E. Taylor:** Le VOT—on l'appelle Vanterm, c'est-à-dire Vancouver Ocean Terminals—est, en fait, une installation pour la manutention des conteneurs. Lorsqu'il sera terminé, ce sera un des systèmes les plus modernes du continent. Nous espérons que cela contribuera à faire disparaître le sentiment qu'une grande partie du trafic de Vancouver est détourné sur des ports comme Seattle. Le montant représente le coût estimé. Le Conseil du Trésor a approuvé une somme de cet ordre. Ce n'est pas très différent.

A Roberts Bank nous envisageons maintenant la construction de quatre ou cinq anses, c'est comme cela que je les appelle, de 50 acres. A Roberts Bank, évidemment, le terrain est entièrement plat au bout d'une chaussée qui se prolonge sous l'océan. Quatre ou cinq bassins supplémentaires coûteront environ six millions de dollars. Il semble que nous n'aurons aucune difficulté à les louer pour la manutention des marchandises en gros.

**M. Mazankowski:** Une dernière question, monsieur le président. M. Taylor pourrait-il me dire pourquoi au cours des années 1969, 1970 et 1971, les dépenses du port de Vancouver ont baissé de façon sensible si on les compare à celles des années précédentes.

D'après les réponses à des questions posées à la Chambre des communes le 3 mars 1972, en 1967, les dépenses du port de Vancouver se sont élevées à environ 10 millions de dollars. Excusez-moi, en 1967, il s'agissait de 17 millions de dollars. En 1968, 15 millions; puis cela est tombé à 6 millions de dollars en 1969. En 1970, 6 millions de dollars encore; en 1971, 8 millions de dollars. Je constate que dans



[Texte]

tively constant. I am wondering why the very significant drop in the period 1969, 1970 and 1971.

**Mr. D. E. Taylor:** Are these figures you are referring to for capital expenditures or operating expenses?

**Mr. Mazankowsky:** The question was, how much money has the government spent in each of the past 10 years in the ports of... and these figures were supplied by the National Harbours Board.

**Mr. D. E. Taylor:** I cannot answer that quickly. I do not know specifically what you are referring to there. I suspect that what they do include—I would have to examine it, and I will be glad to do this for you—is operating expenses.

**The Chairman:** Dr. Railton.

• 2125

**Mr. Railton:** Thank you, Mr. Chairman. A question on Port Churchill, before we get too far away from that subject.

Hudson Bay is icebound for nine months. It is a very shallow bit of ocean and it silts up in the harbour. Why do we keep on using it and developing it? Who enunciates that policy?

**Mr. D. E. Taylor:** Any of the policies that the National Harbours Board follows are enunciated by the Government of Canada. They are interpreted by us to the best of our ability, as human beings.

**Mr. Railton:** What pressures would be brought to bear on the government?

**Mr. D. E. Taylor:** I cannot speak for the pressures brought to bear on the government. I can only speak for the odd little bit that is brought to bear on us once in a while.

**Mr. Railton:** It seems to me that it is a very poor port.

I would just like to ask about something entirely different. Port Colbourne is a Great Lakes port. Do you, in the National Harbours Board, look after that port? Is it under your jurisdiction?

**Mr. D. E. Taylor:** Yes. It is a grain elevator, totally.

**Mr. Railton:** What expenditure each year, or during this year, will you make on that port?

**Mr. D. E. Taylor:** Very little.

**Mr. Railton:** You were talking a lot about containerization tonight as the coming thing. In the many ports you are developing—you mentioned Halifax, Montreal and Vancouver—is the containerization developing there going to mean more tonnage carried by rail? Is it going to decrease the Great Lakes tonnage through the St. Lawrence Seaway, and particularly through the Welland Canal?

**Mr. D. E. Taylor:** I have seen some figures, Dr. Railton, and I really can only quote from them generally, to the effect that container traffic is still continuing to improve in the St. Lawrence Seaway system. I do not know to what ports this is destined or what kind of cargo it is, but certainly the utilization of east coast ports or west coast ports will increase the transshipment by rail, primarily, and, to a certain degree, by truck.

[Interprétation]

d'autres ports du Canada les dépenses sont restées relativement stables. A quoi attribuez-vous cette baisse très sensible au cours des années 1969, 1970 et 1971?

**M. D. E. Taylor:** Est-ce que les chiffres que vous venez de citer s'appliquent à des dépenses en capital ou à des dépenses de fonctionnement?

**M. Mazankowski:** On a demandé à la Chambre combien d'argent le gouvernement avait dépensé dans certains ports au cours des dix dernières années, et ces chiffres ont été communiqués par la Commission des ports nationaux.

**M. D. E. Taylor:** Je ne peux pas vous répondre immédiatement. Je ne sais pas exactement à quoi vous faites allusion. J'ai l'impression qu'il s'agit—il faudrait que je vérifie, et je me ferai un plaisir de le faire—de dépenses de fonctionnement.

**Le président:** Monsieur Railton.

**M. Railton:** Merci, monsieur le président. Je voudrais poser une question sur le port de Churchill avant que nous nous éloignons de ce sujet.

La Baie d'Hudson est prise par les glaces pendant 9 mois par an. A cet endroit l'océan est très peu profond. Je me demande tout simplement pourquoi nous continuons d'utiliser et d'aménager ce port? Qui est responsable de cette politique?

**M. D. E. Taylor:** Toutes les politiques suivies par le Conseil des ports nationaux sont élaborées par le gouvernement du Canada. Nous les interprétons du mieux que nous pouvons, mais l'erreur est humaine.

**M. Railton:** Quelle pression reçoit le gouvernement?

**M. D. E. Taylor:** Je ne peux pas vous répondre au nom du gouvernement. Je peux simplement vous dire ce qu'il en est de notre conseil.

**M. Railton:** A mon avis, ce port n'est pas très utile.

Je voudrais maintenant aborder un sujet totalement différent. Port Colbourne est un port des Grands Lacs. Le Conseil des ports nationaux s'en occupe-t-il? Ce port fait-il partie de votre juridiction?

**M. D. E. Taylor:** Oui. Il s'agit en fait, d'éleveurs à céréales.

**M. Railton:** Combien dépensez-vous chaque année, au cours de cette année, dans ce port?

**M. D. E. Taylor:** Très peu.

**M. Railton:** Vous avez beaucoup parlé, ce soir, de l'utilisation du container comme étant la solution de l'avenir. Dans les nombreux ports dont vous vous occupez, à savoir, Halifax, Montréal et Vancouver, cette solution va-t-elle augmenter le tonnage transporté par voie ferrée? Va-t-elle diminuer le tonnage des Grands Lacs au profit de la Voie maritime du Saint-Laurent, et particulièrement du canal Welland?

**M. D. E. Taylor:** J'ai vu quelques chiffres, mais je ne peux guère vous donner de détail quant à savoir si l'utilisation de container va améliorer la navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Je ne sais pas, dans quel port, précisément, ce système sera adopté, mais il est certain que s'il l'est dans les ports de la côte Est ou de la côte Ouest, cela augmentera le transport par voie ferrée, tout d'abord, et par camion, dans une certaine mesure.

[Text]

**Mr. Railton:** Going on from there, about the Great Lakes ports.

It is very important from our standpoint, locally, to have an increase in shipping. The policies of the St. Lawrence Seaway are gradually, over the next 20 years, to increase the facilities, increase the size of ships and encourage more traffic through the canal. Does that mean that both containerization and oil transport will likely be increased by a great amount in places like Toronto and Hamilton and Thunder Bay? Do you think these are going to grow as a result of this enlargement? Is this the policy, or do you think that these increases will be centred in the lower St. Lawrence and the east coast, and so on?

**Mr. D. E. Taylor:** Certainly any improvement in, and any deepening and enlargement of, the St. Lawrence Seaway system would have a beneficial effect on the ports that you have mentioned. To what degree? This is a matter which would still remain competitive. I do not have any information on that. That is something that the Seaway authority would have to answer for: this is the final governing factor.

**Mr. Railton:** The National Harbours Board are looking after some ports and there are these other public commissions. Is there such a thing as a private port anywhere?

• 2130

**Mr. D. E. Taylor:** There are ports referred to more as private ports. They are single-company ports that handle one traffic such as iron ore or grain, or that kind of thing. There is really no other traffic except that of a particular company or a particular product. They do not handle public traffic in the sense we do.

**Mr. Railton:** Is it desirable that these so-called monopoly or private company ports participate more in paying for the facility? There are certain functions that you have to oversee: dredging, keeping the wharves up, warehouses, policing and so on. Are these private ports going to have to pay more for these services?

**Mr. D. E. Taylor:** One of the things that must be taken into account, and this may relate to Mr. Taylor's questions, is that there can be only a certain amount spent in any one time on port development. There is only a certain amount of resources allowed to us. I do not have the total over-all Ministry of Transport figures at my fingertips, but something in the order of \$250 million or \$300 million is spent each year in dredging and icebreaking services, aids to navigation and all the matters that relate to marine transportation. Very little of this comes from other sources. From the National Harbours Board perhaps \$50 million is brought in each year, from the St. Lawrence Seaway Authority about \$25 million, and very limited amounts from other areas.

So there is certainly a great substructure that anyone operating a port outside of the public system is relying on and availing himself of, and maybe quite rightly, without any major cost to him. There is no method by which there can be any return to the treasury at all. We think there is an argument for a port structure which would at least provide the government and Parliament with a return.

It is worth noting that the basic reason we are here is our responsibility to Parliament as a Crown corporation. We have to come to Parliament, which you represent, for our funds, and we have to account to Parliament at the

[Interpretation]

**M. Railton:** Je voudrais en revenir au port des Grands Lacs.

Il est très important, sur le plan local, d'augmenter les volumes transportés. La politique appliquée à la Voie maritime du Saint-Laurent s'orientera peu à peu au cours des 20 prochaines années, vers le développement des installations, l'augmentation du tonnage des bateaux et l'augmentation de la circulation sur le canal. Cela signifie-t-il pour le transport par container sera considérablement augmenté dans des ports comme Toronto, Hamilton et Thunder Bay? Pensez-vous que ces ports vont se développer en conséquence? Ou bien pensez-vous que ces augmentations vont affecter uniquement le Bas Saint-Laurent et la côte Est?

**M. D. E. Taylor:** Il est évident que toute amélioration creusage ou élargissement, de la Voie maritime du Saint-Laurent aura des effets bénéfiques sur les ports que vous avez mentionnés. Dans quelle mesure? Cela est très difficile à dire étant donné la concurrence. Je n'ai pas beaucoup de données à ce sujet. Vous devriez poser cette question à la Commission de la Voie maritime: c'est elle, en fin de compte, qui décide.

**M. Railton:** Le Conseil des ports nationaux s'occupe de certains ports et les commissions publiques d'autres. Existe-t-il des ports privés?

**M. D. E. Taylor:** Certains ports sont considérés davantage comme des ports privés. Certains déservent une seule société et se spécialisent dans le transport du minéral de fer ou des céréales. En ce sens, ces ports, ayant un trafic exclusif, se différencient de nous.

**M. Railton:** Serait-il souhaitable que ces ports réservés à certaines entreprises privées, participent davantage au financement des installations de ce port? Vous devez exercer un certain contrôle: le drainage, l'entretien des quais, les entrepôts, les règlements, etc. Ces ports privés vont-ils devoir payer davantage pour ces services?

**M. D. E. Taylor:** Il faut bien savoir, et cela nous ramène peut-être à la question de M. Taylor, qu'un certain montant d'argent, seulement, peut être consacré à l'aménagement d'un port. Nos ressources sont limitées. Je n'ai pas, ici, les chiffres globaux du ministère des Transports, mais je pense qu'environ 250 à 300 millions de dollars sont dépensés chaque année pour les services de drainage et de déglacage, les services d'aide à la navigation et tout ce qui concerne les transports par mer. Peu d'organismes participent à ces financements. Le Conseil des ports nationaux verse peut-être 50 millions de dollars à chaque année, la Commission de la voie maritime du Saint-Laurent environ 25 millions, et d'autres sources peu importantes.

En conséquence, l'infrastructure de tous les ports, qu'ils soient publics ou privés, relève du système public. En ce qui concerne les ports privés, cela ne leur impose que peu de frais supplémentaires. Il n'y a aucun moyen de les faire payer davantage pour ces services. Je pense que nous pourrions envisager un système selon lequel les différents ports verseraient une certaine contribution au Gouvernement et au Parlement.

Il convient de mentionner que nous sommes ici, en tant que société de la Couronne, et que nous sommes responsables devant le Parlement. Nous sommes venus devant vous, qui représentez le Parlement, pour que notre budget



[Texte]

end of the year through the Public Accounts Committee for what we have done with them. I have no objection to that. It may be a bit painful once in a while but I think that is the way the system has to be. I think there should be some method by which there is a high return to the public treasury from the total marine system through the ports. I do not think that exists today.

**The Chairman:** Fine. Mr. Symes.

**Mr. Symes:** Than you, Mr. Chairman. I have some questions on a matter of much concern to my constituency, and that is the proposed deep-sea harbour in Sault-Sainte-Marie. I believe it was in late 1971 that the then Minister of Transport, Mr. Jamieson, announced that \$2 million of federal money would be going towards building this deep-sea harbour, and consequently the municipality set up a local harbours board to study and make recommendations. The plans were submitted to the National Harbours Board and we thought everything was going well. Then we looked at the supplementary estimates and nowhere was there any appropriation for that harbour at Sault-Sainte-Marie. We then learned that it had continued to work its way through the Ministry of Transport. Mr. Marchand signed it a few days ago. Now the proposal is before the Department of Public Works and it still has to go to Treasury Board. Can you explain the delay in getting this into the estimates?

**Mr. D. E. Taylor:** Yes, I would be happy to explain the delay. Probably the basic reason is that Sault-Sainte-Marie is not a National Harbours Board port. If it had been, we might at least have had something in the estimates, even if all that happened was that the item was questioned. We would be delighted to discuss with your people the inclusion of your city and your port in our system.

Aside from that, I am also chairman of a committee called The Canadian Port and Harbour Planning Committee whose duties include looking at all proposals for investment in ports across the country. The proposal from Sault-Sainte-Marie was one which was tabled in front of this committee. It was passed on practically as soon as it reached my attention. There are people other than NHB people on that committee, including DPW. It was passed on, and I am delighted to hear that there has been some response to it.

• 2135

I think that it is also fair to state that it is really a relocation of the harbour in Sault Ste. Marie to quite some distance away, and has a very substantial involvement with not only port activity but urban affairs and environmental activity, in the over-all.

**Mr. Symes:** Well, what authority is it under then? The St. Lawrence authority?

**Mr. D. E. Taylor:** I would not know where the final appropriation for funds might come from which I think is your question. You indicated that it might go on to the Department of Public Works. Certainly the port is under the administration of the Department of Transport directly, not under the National Harbours Board.

[Interprétation]

soit accepté, et nous devons rendre compte, à la fin de l'année, à ce même Parlement, par l'intermédiaire du comité des Comptes publics, de la manière dont nous avons utilisé ces fonds. Je n'ai aucune objection à ce système. Cela est peut-être parfois pénible, mais je pense que le système doit fonctionner ainsi. Je pense qu'un système devrait permettre au Trésor public de recevoir la contribution des différents ports relevant du système public. Je ne pense pas que cela existe aujourd'hui.

**Le président:** Bien. Monsieur Symes.

**M. Symes:** Merci, monsieur le président. Je voudrais vous faire part d'un problème agaçant pour les habitants de ma circonscription, à savoir le projet de construction d'un port à Sault-Sainte-Marie. Je crois que c'était à la fin de 1971 que le ministre des Transports d'alors, M. Jamieson, a annoncé que 2 millions de dollars seraient accordés par le Gouvernement fédéral pour la construction d'un tel port; par conséquent, la municipalité a créé une Commission des ports locaux afin d'étudier ces questions et de faire des recommandations. Les plans ont été soumis au Conseil des ports nationaux et nous pensions que tout allait très bien. Or, rien n'a été prévu, dans le budget supplémentaire, pour la construction de ce port à Sault-Sainte-Marie. J'ai appris, cependant, que les travaux d'étude se poursuivaient au ministère des Transports. M. Marchand a signé le rapport il y a quelques jours. Maintenant, ce projet est soumis à l'approbation du ministère des Travaux publics et il doit encore être soumis au Conseil du Trésor. Pouvez-vous m'expliquer ce retard?

**M. D. E. Taylor:** Je serais très heureux de le faire. La raison essentielle est sans doute que le port de Sault-Sainte-Marie ne relève pas du Conseil des ports nationaux. Sinon, nous l'aurions prévu dans votre budget, même si cette question avait déjà été examinée. Nous serions très heureux d'envisager, avec votre municipalité, l'intégration de ce port dans votre système.

D'autre part, je suis également président d'un comité appelé «Comité de planification des ports canadiens», destiné à examiner toutes les propositions d'investissement dans les différents port du pays. Ce projet, à Sault-Sainte-Marie, a été soumis à ce comité. Il a d'ailleurs été accepté très rapidement. Ce comité ne réunit pas que les membres du CTN. Tout ceci a été transmis et je suis très heureux d'entendre que l'on y a répondu.

Il serait également bon d'indiquer que ceci constitue en fait un nouvel emplacement pour le port de Sault Ste-Marie, à une distance assez importante, ce qui n'affectera pas seulement les assistés du port mais également les problèmes urbains et écologiques globaux.

**M. Symes:** De quelle compétence relève-t-il alors? De l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent?

**M. D. E. Taylor:** Je ne sais qui aurait le dernier mot quant à l'attribution des crédits, si cela est bien votre question. Vous avez dit que ceci pourrait relever du ministère des Travaux publics. Il est certain que ce port relève directement du ministère des Transports, et non pas du Conseil des ports nationaux.

[Text]

Mr. Symes: I see.

I wonder if you would have any further information on the idea of advancement of funds? I understand that the federal government will assume the dredging costs. Will this continue in the future as well, totally funded by the Department of Transport?

Mr. D. E. Taylor: The matter of dredging has traditionally been more a function of the Department of Public Works than of the Department of Transport. The difficulty which, on occasion, this may engender is to be sure that there is proper co-ordination between the ability and the capacity, and the funds available, to do certain dredging, as well as the requirements, in certain places to handle certain cargo or improve harbours.

To my knowledge, that is where the funds for such a matter, which would be largely dredging, will come from, and not from the Department of Transport, I would think, at the moment. But I really do not know that for sure.

Mr. Symes: I do not know if you would be able to answer this question, but there is a group of residents objecting to the harbour for fear of expropriation of land, pollution, and so on. This is now before the Ontario Municipal Board. Would this have any bearing on the future timing of the harbour, or its approval at the Department of Transport level?

Mr. D. E. Taylor: The committee to which I referred earlier, which is called the Canadian Port and Harbour Planning Committee, and, again, of which I am Chairman, does include a representative from the Department of the Environment and a representative from the Department of Urban Affairs, as well as representatives from the Department of Transport and the Department of Public Works.

These people, from my recollection, did not raise any objections to the furtherance of the proposal, at that point in time. I really cannot answer any better than to say that there was a representative there.

Mr. Symes: Do you recall if a pollution study was done on the possible effects of pollution in the harbour, since it is above the city's water intake?

Mr. D. E. Taylor: No, we would not have done that. It may well have been done, though I cannot answer beyond that.

Certainly, in the over-all, Mr. Symes, it is my view that harbours and ports, more than any other function, must be extremely conscious of their effect on environment and on urban affairs matters. I think we can materially improve our record in our consciousness of those things and are trying to do so.

Mr. Symes: One final question, if I may. In terms of support facilities, such as railways, ferries, roads and sewage disposal: is there any provision for federal money in these areas, under the Ministry of Transport or the Department of Public Works?

Mr. D. E. Taylor: I do not know the extent to which your proposal might come but your question demonstrates one of the difficulties we have, one which I was trying to point out to Mr. Taylor, that sometimes mere dredging only brings on a request for some other expenditure. So we are very conscious, in our organization, to want to know where we are going totally before we embark on a limited program, which may not serve the purpose at all. Your

[Interpretation]

M. Symes: Très bien.

Pourriez-vous obtenir des renseignements supplémentaires au sujet de cette idée d'avance de fonds? Si j'ai bien compris, le gouvernement fédéral assumera le coûts de dragage. Ceci se poursuivra-t-il à l'avenir et le financement sera-t-il totalement assuré par le ministère des Transports?

M. D. E. Taylor: La question du dragage relève traditionnellement du ministère des Travaux publics, plutôt que du ministère des Transports. Dans ce cas, le problème est qu'une telle répartition des compétences pourrait entraîner certains problèmes de coordination des activités ainsi que de répartition des fonds nécessaires.

A ma connaissance, les fonds concernant, en grande partie, le dragage, viendront de cette source et non pas du ministère des Transports. Je n'en suis pas cependant totalement certain.

M. Symes: Je ne sais si vous pourrez répondre à la question suivante mais certains résidents s'opposent à la création de ce port car ils craignent d'être expropriés, de subir des problèmes de pollution et autres. Cette question a maintenant été portée devant le Conseil municipal de l'Ontario. Ceci pourrait-il avoir une influence sur le calendrier de construction du port ou sur son approbation par le ministère des Transports?

M. D. E. Taylor: Le Comité dont j'ai déjà parlé, c'est-à-dire le Comité de planification des ports canadiens, dont je suis président, comprend un représentant du ministère de l'Environnement, un autre du ministère des Affaires urbaines et plusieurs autres du ministère des Transports et du ministère des Travaux publics.

Si je me souviens bien, toutes ces personnes n'ont soulevé aucune objection à la poursuite du projet. Je ne puis donc vous répondre autre chose que le fait qu'il y avait des représentants lors de l'examen des questions.

M. Symes: Vous souvenez-vous si l'on a fait une enquête écologique quant aux effets possibles de la pollution dans le port, puisque ceci relève des eaux intérieures?

M. D. E. Taylor: Non, aucune enquête de ce genre n'a été faite. C'est tout au moins ce que je pense; peut-être quelqu'un en a-t-il fait une, mais je ne le sais pas.

Il est certain, monsieur Symes, qu'à mon avis les responsables des ports doivent être extrêmement conscients des effets écologiques et urbains de leurs activités. Je pense que nous pouvons accroître la conscience de ce genre de problème, ce que nous tentons de faire actuellement.

M. Symes: Une dernière question, si vous le permettez. En ce qui concerne les équipements de soutien, tel que chemins de fer, routes, égouts, le gouvernement fédéral accorde-t-il certains crédits pour effectuer ces travaux, par l'intermédiaire du ministère des Transports ou du ministère des Travaux publics?

M. D. E. Taylor: Je ne sais pas dans quelle mesure votre proposition pourrait être acceptée mais votre question relève bien l'une des difficultés auxquelles nous devons faire face, à savoir que des simples opérations de dragage entraînent parfois des demandes de dépenses supplémentaires. C'est pourquoi, avant de nous embarquer dans un programme limité, nous tenons à savoir exactement où nous allons, ainsi que les objectifs qui sont visés. Votre



[Texte]

question is quite valid but I do not know what the answer to it is.

**Mr. Symes:** Have there not been some figures bandied about, with Mr. Jamieson saying \$2 million while recent figures that I have suggest \$1.7 million? If costs should escalate, could we be assured that the federal government would make up the balance, so that this difference would not fall upon the municipality?

**Mr. D. E. Taylor:** I would not want to take that responsibility on my shoulders.

• 2140

**Mr. Symes:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Loiselle.

**Mr. Loiselle:** Mr. Chairman, first I want to come back to the first subject raised by the first member questioning tonight about what is called the pilferage that we have in Montreal. I am from Montreal, my riding is close to the Port of Montreal and I know what my information is and I know personally that the situation has changed in the last few years. I just bring that matter up again in order to clear the air around the question of pilferage in the harbour at Montreal.

I know that the police of the Montreal Harbours Board have done a great job on that respect, and I just want to say that the reputation of the Montreal Harbours Board on that question is certainly maybe not perfect now, but it is quite different from what it has been in the past few years.

**An hon. Member:** Hear, hear!

**Mr. Loiselle:** This is due to the new measures taken by the board and with the help of the harbour police in Montreal. Do you have anything else to say on the wharf facilities?

**Mr. D. E. Taylor:** I appreciate your comments because they are certainly in order as far as we are concerned. The efforts have been outstanding. I repeat that I think it is an internationally-regarded product that we are turning out, particularly at Montreal, which may never have been as bad as some of the reports indicated. Nevertheless, the reputation is important to a port.

**Mr. Loiselle:** Yes, I agree, because in some cases I think the news was going a little further than the real truth was. Anyway, up to now the situation has been corrected over what it was.

Are you supplying ambulance services to the Montreal harbour force?

**Mr. D. E. Taylor:** Not to my knowledge. Mr. Cassidy, are we?

**Mr. D. N. Cassidy (Director General of Police and Security, National Harbours Board):** Yes, sir.

**Mr. D. E. Taylor:** Mr. Cassidy, the Director General of Police and Security, says we are. I am sorry that I answered that we were not, because he is in charge of that.

**The Chairman:** Come forward to a microphone, Mr. Cassidy. This is Mr. Cassidy, the Director General of Police and Security. Go ahead, Mr. Cassidy.

[Interprétation]

question est tout à fait valable mais je ne sais pas comment y répondre.

**M. Symes:** Il me semble que certains chiffres ont été mentionnés, par M. Jamieson, qui aurait parlé de 2 millions de dollars alors que mes plus récentes informations m'indiquent qu'il s'agissait de 1.7 million de dollars? Si les coûts devaient augmenter, pourrions-nous être assurés que le gouvernement fédéral couvrirait l'augmentation, afin que la municipalité n'ait pas à le faire?

**M. D. E. Taylor:** Je n'aimerais pas endosser cette responsabilité.

**M. Symes:** Merci.

**Le président:** Monsieur Loiselle vous avez la parole.

**M. Loiselle:** Monsieur le président, j'aimerais en revenir à ce point qui a été soulevé à l'origine soit le premier député qui a posé ces questions ce soir nous a parlé de ce qu'il a appelé le «Chapardage» qui s'est produit à Montréal. Je suis originaire de Montréal et ma circonscription électorale se situe près du port de Montréal et d'après les renseignements que j'ai reçus, je sais que la situation a changé ces quelques dernières années. Je soulève à nouveau la question simplement pour l'éclaircir.

La police du conseil du port de Montréal a grandement travaillé dans ce domaine et la situation, et, sans être parfaite, fort différente de ce qu'elle était il y a quelques années.

**Une voix:** Bravo.

**M. Loiselle:** Ceci résulte des mesures récemment prises par le conseil et ceci résulte aussi de l'aide fournie par la police du port à Montréal. Avez-vous quelque chose à ajouter au sujet des installations de quai?

**M. D. E. Taylor:** J'apprécie vos remarques car elles sont très certainement pertinentes en ce qui nous concerne. Les efforts ont été sensationnels et nous avons à cœur de conserver la réputation internationale du port de Montréal qui n'a peut-être, en fait, jamais été aussi mauvaise que certains rapports le laissaient entendre.

**M. Loiselle:** Oui, je crois qu'on a été quelquefois au delà de la vérité en répandant des bruits de toute façon, la situation a été améliorée.

Est-ce que vous fournisez les services d'ambulance aux forces du port de Montréal?

**M. D. E. Taylor:** Non, pas à ma connaissance. M. Cassidy, est-ce que nous en fournissons?

**M. D. N. Cassidy (directeur général de la police et de la sécurité, Conseil des ports nationaux):** Oui, monsieur.

**M. D. E. Taylor:** Monsieur Cassidy dit que nous fournissons ces services. Je regrette de vous avoir mal répondu.

**Le président:** Approchez-vous du microphone, s'il vous plaît, monsieur Cassidy. Je vous présente M. Cassidy le directeur de la police et de la sécurité. Monsieur Cassidy vous avez la parole.

[Text]

**Mr. Cassidy:** Mr. Chairman, in answer to the question, at the Port of Montreal an ambulance service is available on standby 24 hours a day. It is operated privately under contract, and the police assist it in every way possible.

**Mr. Loiselle:** And that contract is authorized by the Montreal Harbours Board?

**Mr. Cassidy:** That is correct.

**Mr. Loiselle:** Thank you. Previously in answer to Mr. Campbell concerning the Jacques Cartier Bridge you mentioned a deficit on that bridge. If my memory is good, in the past three or four years was there not an understanding between the Quebec government and the federal government with respect to the maintenance of the Jacques Cartier Bridge, or something like that?

**Mr. D. E. Taylor:** To my knowledge continuing discussions have been going on for some time related to even the possible transfer of the bridge to provincial responsibility. As I indicated earlier, there are about three other ways of getting across the river which are provincially involved. Again to my knowledge I have not heard of any conclusion that has been reached on that. The National Harbours Board is really the vehicle for operating that for the federal government, that is really the situation. I do not know of anything further.

**Mr. Loiselle:** The only arrangement you would agree to would be to transfer the old bridge to the Quebec government, or would you accept a joint agreement for part of the expenses for the maintenance of the bridge or the paving of it? I thought there was some arrangement or understanding on that question.

**Mr. D. E. Taylor:** I am sorry, these may have been, and this may well have been before my involvement on the board. I really do not know the answer to that.

**Mr. Loiselle:** But you are still covering the deficit of that bridge?

**Mr. D. E. Taylor:** Yes. The federal government is still responsible for it and is in effect providing toll-free access, presumably as part of the whole Trans-Canada situation, for the people.

**Mr. Loiselle:** Yes. On another subject, would you elaborate on the business figures of the harbour of Montreal for this year as compared to past years? I read somewhere or I was told that there was some kind of promotion made by the Montreal Harbour Board to Europe in order to bring more business to the Montreal Harbour Board.

• 2145

**Mr. D. E. Taylor:** There was a trip taken by a good many of the people related to the operation of the Port of Montreal. Most of the people were private operators associated with the port who paid their own way and looked after it themselves in an effort to bring the message about the Port of Montreal to the people who are responsible for directing cargo in Europe. This was a couple of years ago. It was very successful, I believe, and I think it produced results. I think some of the current problems in the port are perhaps related to the difficulties that existed there a year ago during the period in which the port was shut down. I do not think this is any reflection at all on the fine efforts that were put forward on the trip you referred to.

[Interpretation]

**M. Cassidy:** Monsieur le président, pour répondre à cette question il y a un service d'ambulance au port de Montréal qui est sur pied d'alerte 24 h. 00 par jour. Il s'agit d'un contrat privé et la police lui fournit tout l'aide possible.

**M. Loiselle:** Et est-ce que ce contrat est autorisé par le conseil du port de Montréal?

**M. Cassidy:** Oui.

**M. Loiselle:** Merci. Auparavant, lorsque vous avez répondu à une question posée par M. Campbell au sujet du pont Jacques-Cartier, vous avez parlé d'un déficit que faisait ce pont, or, si ma mémoire est bonne, il y a eu au cours des 3 ou 4 dernières années, un accord entre le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral au sujet de l'entretien du pont Jacques-Cartier ou quelque chose dans ce genre?

**M. D. E. Taylor:** Autant que je sache il y a eu des pourparlers continuels en vue d'un transfert éventuel du pont pour qu'il tombe sous le coût de la responsabilité provinciale. Comme je l'ai déjà dit plus tôt, il y a 3 autres moyens de traverser le fleuve ou intervient la province. Cependant je n'ai pas eu connaissance qu'il y ait eu accord dans ce cas et quant à moi je considère toujours que c'est le Conseil des ports nationaux qui exploite l'opération pour le compte du gouvernement fédéral.

**M. Loiselle:** Est-ce que le seul accord que vous accepteriez serait un transfert du vieux pont au gouvernement du Québec ou est-ce que vous accepteriez un accord conjoint pour les dépenses d'entretien ou le goudronnage du pont? Je croyais qu'il y avait quelque accord à ce sujet.

**M. D. E. Taylor:** Je m'excuse, il y en a peut-être eu avant que je m'occupe du conseil. Je ne pourrais vous répondre à ce sujet.

**M. Loiselle:** Mais vous épongez toujours le déficit de ce pont?

**M. D. E. Taylor:** Oui, le gouvernement fédéral en est toujours responsable et il en fournit l'accès sous forme de payage probablement dans le cadre de l'exploitation Transcanada.

**M. Loiselle:** Oui. Pour passer à un autre sujet, pourriez-vous nous donner des détails sur les chiffres d'exploitation du port de Montréal pour l'année comparativement aux chiffres fournis pour les années précédentes? J'ai lu quelque part ou on m'a informé que la commission des ports de Montréal, afin d'augmenter son marché, avait accordé une promotion aux pays européens.

**M. D. E. Taylor:** Un bon groupe de personnes travaillant au Port de Montréal ont entrepris un voyage. La plupart étaient des opérateurs privés affiliés au port qui a défrayé le coût du transport afin de faire connaître le port de Montréal aux personnes qui s'occupent des cargaisons en Europe. Il y a de cela quelques années. Ce fut une bonne expérience, donnant de bons résultats. Je crois que les difficultés que l'on rencontre couramment dans les ports sont sans doute liées aux problèmes qui se sont posés il y a un an au cours de la période où le port a subi une baisse. Je ne crois pas que cela soit un commentaire fait en rapport aux grands efforts qui ont été faits pour ce voyage auquel vous faites allusion.



[Texte]

**Mr. Loiselle:** Do you expect this year the Port of Montreal will decrease its business compared to what happened last year?

**Mr. D. E. Taylor:** Our projections do not indicate an extraordinary or an outstanding year for the Port of Montreal. They are going through a period of change and adjustment. We are certainly doing everything we possibly can to maintain the level of cargo, but I would not anticipate an increased level of cargo.

**Mr. Loiselle:** Not this year. Earlier you replied to a member that you were waiting for a report on a study that you requested from the Port of Montreal to determine its value to the City of Montreal. To me, there is no question about that. The Port of Montreal is *le point de mire, le nerf des affaires* for the Montreal region. What would you hope to have brought to your attention by that report?

**Mr. D. E. Taylor:** We would hope that it would perhaps quantify the views that many people have, such as yours, that the port is a very important aspect of the entire economic community around that area. It is a refinement of things, again in the same way that I indicated earlier. Sometimes we have to take perhaps educated guesses at things and then we try to improve them. In that situation we have done a very exhaustive study, and it is not yet completed, to try to show what benefits are brought to the port. We are going to do this, incidentally, in various other places, including Churchill. We are going to look and see what the port does provide which is of real economic benefit to the area.

**Mr. Loiselle:** When will you receive that report?

**Mr. D. E. Taylor:** Certainly in the very near future. It is practically completed now.

**Mr. Loiselle:** This year?

**Mr. D. E. Taylor:** Oh, yes.

**Mr. Loiselle:** Before the fall?

**Mr. D. E. Taylor:** Oh, yes.

**Mr. Loiselle:** Coming back to the estimates, under Capital Projects, construction of wharves, sections 79-80, 91-93, 107-108, 111-112, are all those wharves related to the petroleum industry you were talking about?

**Mr. D. E. Taylor:** Very substantially.

**Mr. Loiselle:** All those wharves are to be built on account of that?

**Mr. D. E. Taylor:** It is all tied in with the development of petroleum handling in that area.

**Mr. Loiselle:** How much will the business in the Port of Montreal increase as a result of the new wharves?

**Mr. D. E. Taylor:** I could not give you that figure. I really do not know what kind of projections have been made, but the potential for handling petroleum in these facilities is very substantial and we would expect some quite new companies to be involved. It is not merely the shifting of old business.

**Mr. Loiselle:** There is no doubt that the harbour of Montreal is well situated for the petroleum business. With all those wharves be built this year or in a year or two, or what?

[Interprétation]

**M. Loiselle:** Croyez-vous que le port de Montréal subira une baisse dans son activité comparativement à l'année dernière?

**M. D. E. Taylor:** Nos prédictions ne prévoient aucune activité marquante ou hors de l'ordinaire en ce qui concerne le port de Montréal. Ils sont actuellement dans une période de changement et d'ajustement. Nous faisons tout ce qui est possible afin de maintenir le niveau de cargaisons mais nous ne prévoyons aucune augmentation.

**M. Loiselle:** Pas cette année. Précédemment, vous avez répondu à un membre que vous attendiez les résultats de l'étude que vous avez demandée au Port de Montréal afin d'en faire l'évaluation pour la ville de Montréal. En ce qui me concerne, il n'y a aucun doute à ce sujet. Le Port de Montréal est le point de mire, le nerf des affaires pour la région de Montréal. Qu'attendiez-vous de ce rapport?

**M. D. E. Taylor:** Nous espérons réunir les opinions de plusieurs personnes comme vous qui croient que ce port est un aspect très important pour toute la vie économique de ce secteur. Il s'agit de plusieurs petits détails comme ceux que j'ai mentionnés précédemment. Quelquefois nous faisons appel à des spécialistes afin d'améliorer la situation. Dans ce cas, nous avons fait une étude très poussée, elle n'est pas encore terminée, afin d'essayer de démontrer quels sont les bénéfices de ce port. Nous entreprendrons ce genre d'étude dans plusieurs autres ports, dont celui de Churchill. Nous essaierons de déterminer si l'activité du port en question est économique importante pour son secteur.

**M. Loiselle:** Quand recevrez-vous ce rapport?

**M. D. E. Taylor:** Très prochainement. Il est presque terminé.

**M. Loiselle:** Cette année?

**M. D. E. Taylor:** Certainement.

**M. Loiselle:** Avant l'automne?

**M. D. E. Taylor:** Certainement.

**M. Loiselle:** Revenons aux prévisions budgétaires du projet capital sur la construction des entrepôts maritimes, articles 79-80, 91-93, 107-108, 111-112. Tous ces entrepôts serviront-ils à l'industrie du pétrole dont vous parliez?

**M. D. E. Taylor:** Effectivement.

**M. Loiselle:** Allez-vous en tenir compte lors de la construction de ces entrepôts?

**M. D. E. Taylor:** Tout cela dépend de la manutention du pétrole dans ce secteur.

**M. Loiselle:** Avec la construction de ces nouveaux entrepôts, de combien l'activité du Port de Montréal augmentera-t-elle?

**M. D. E. Taylor:** Je ne pourrais vous donner les chiffres. Je ne sais quel genre de prévisions ont été faites, mais ces installations permettent une plus grande manutention du pétrole et nous espérons que quelques nouvelles compagnies en bénéficieront. Il ne s'agit pas simplement d'abandonner l'ancienne activité.

**M. Loiselle:** Il n'y a aucun doute que le port de Montréal est très bien situé pour la vente du pétrole. Ces nouveaux entrepôts seront-ils construits cette année ou dans un an ou deux?

## [Text]

**Mr. D. E. Taylor:** There are certain problems associated with some parts of them because of local differences of opinion about where our property existed or did not exist, and we have had to take some expropriation procedures. This has and is delaying some of the developments a bit. However, we hope those will be cleared up fairly shortly because we want to get right on with them.

**Mr. Loiselle:** You said "local differences of opinion". Were they with the City of Montreal?

• 2150

**Mr. D. E. Taylor:** Primarily with local residents in the area.

**Mr. Loiselle:** Property owners, not the City of Montreal?

**Mr. D. E. Taylor:** Not specifically, no.

**Mr. Loiselle:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Ellis.

I might advise the Committee that the Chair would like to wind up at 10 o'clock. I have three more names on my original list for the first go around—Mr. Ellis, Mr. Guay and Mr. Bell. Mr. Guay has kindly suggested to me that he would forego his place and let Mr. Bell continue. So, Mr. Ellis, if you gauge your remarks cautiously and wisely, you and Mr. Bell can have the remaining time.

**Mr. Ellis:** I will take about five times you did in making the objection, Mr. Chairman, which was about 30 seconds. I will be two and a half minutes. But we are going to have a second round, I understand, are we not? Some may want a second round.

**The Chairman:** That is up to the Committee.

**Mr. Ellis:** Since the harbour in my riding is much too small to be part of the National Harbours Board, I appreciated some of the statements that Mr. Taylor made with regard to the need for all harbours to contribute to the national economy, and I am curious to hear Mr. Taylor's comments with regard to the major harbour that is not part of the National Harbours Board. Why it is not, and what steps do you think should be taken to make it part of the National Harbours Board?

**Mr. D. E. Taylor:** There are several ports which for various reasons are public harbours and not part of this system. I would not want to go into the rationale, the pluses or minuses of it historically, but I think in terms of today's pressure on investment funds—and again I go back to trying to answer some of the question about why we cannot respond to every request from every place—we would feel that there is a good argument which can be put forward for some form of common commercial port operating system such as that which we are operating now in the ports we administer. It is not necessarily true that a port such as Belleville is that small.

**Mr. Ellis:** I was thinking of a port such as Toronto, which is not part of the system.

**Mr. D. E. Taylor:** Correct. Toronto is not part of the system. I would not want to say that it should be since that would be encroaching on areas that are not mine to comment on, but certainly I feel that there can be a lot of benefit developed nationally and regionally by the best possible analysis in advance of additional investment or in advance of additional cost. You sometimes invest some-

## [Interpretation]

**M. D. E. Taylor:** Ces constructions nous ont causé certaines difficultés à cause des différences d'opinion des autorités locales au sujet des endroits destinés à la construction, et en certains cas, nous avons dû exproprier des terrains. Voilà ce qui a retardé le développement des activités. Cependant, nous espérons que ces difficultés seront réglées très prochainement puisque nous voulons collaborer avec eux.

**M. Loiselle:** Vous avez parlé de «différences d'opinion des autorités locales». S'agissait-il de la ville de Montréal?

**M. D. E. Taylor:** Principalement avec les résidents locaux de ce secteur.

**M. Loiselle:** Les propriétaires et non la ville de Montréal?

**M. D. E. Taylor:** Pas spécialement, non.

**M. Loiselle:** Merci.

**Le président:** Monsieur Ellis.

J'aimerais informer le Comité que la présidence aimerait terminer à 10 heures. Il me reste encore trois noms sur ma liste pour le premier tour, M. Ellis, M. Guay et M. Bell. M. Guay laisse gentiment sa place à M. Bell. Donc monsieur Ellis si vous mesurez vos remarques attentivement et de façon intelligente, vous et M. Bell pouvez utiliser le temps qui reste.

**M. Ellis:** Je prendrai cinq fois plus de temps que vous avez pris pour faire cette objection, monsieur le président. Je ne parlerai que deux minutes et demie. Aurons-nous droit à un deuxième tour? Certains membres le désirent peut-être.

**Le président:** Cela est laissé au Comité.

**M. Ellis:** Comme le port de mon comté est trop petit pour faire partie de la Commission des ports nationaux, j'ai beaucoup apprécié certaines déclarations de M. Taylor concernant le besoin qu'ont tous les ports de contribuer à l'économie nationale, et je suis curieux d'entendre les commentaires de M. Taylor au sujet du port important qui ne fait pas partie de la Commission des ports nationaux. Pourquoi n'en fait-il pas partie, et que faut-il faire, croyez-vous, afin qu'il fasse partie de cette Commission?

**M. D. E. Taylor:** Plusieurs ports pour des raisons différentes sont des ports publics et ne font pas partie de ce système. Je ne veux pas entrer dans tous les petits détails mais je crois qu'il faut considérer la pression sur les investissements qui existe aujourd'hui et je reviens en arrière afin d'essayer de répondre à certaines questions à savoir pourquoi nous ne pouvons répondre à toutes les demandes de tous les secteurs. Nous croyons que de bonnes raisons peuvent être données par certaines formes de système d'opération des ports commerciaux communs tel celui que nous appliquons dans les ports que nous administrons. Il n'est pas nécessairement vrai qu'un port comme Belleville soit si petit.

**M. Ellis:** Je pensais au port de Toronto qui ne fait pas partie de ce système.

**M. D. E. Taylor:** C'est vrai, le port de Toronto ne fait pas partie de ce système. Je ne voudrais pas dire qu'il devrait en faire partie puisque cela empiéterait sur les secteurs qui ne sont pas à moi de commenter, mais je crois qu'aux points de vue national et régional on pourrait retirer des bénéfices importants en faisant des études sérieuses, en faisant de nouveaux investissements et en prévoyant les



[Texte]

thing only to find that you have to invest something else, so there is an argument for the way you talk of it.

**Mr. Ellis:** Do you think it would be fair to say that all of the harbours in Canada might better be handled if they were all part of the one national system?

**Mr. D. E. Taylor:** I do not know whether all the harbours would be better handled. Certainly we have enough complaints from various places about our administration. All I can say in response to that is that we do our best, but at least in over-all terms there would be a more adequate and a more reasonable apportionment of total investment dollars available.

**Mr. Ellis:** Right. And looking at your estimates, I notice non-budgetary items climbing very rapidly. I just put the estimates down but my recollection is that they went from \$4.5 million to almost \$7 million to almost \$16 million to \$28 million plus. Increases of 50 per cent, 170 per cent and 70 per cent. Can the National Harbours Board adequately administer these with growth of that nature, keeping in mind the point I made a minute ago that perhaps there is room for all the other harbours which are not in, coming into the system?

**Mr. D. E. Taylor:** Are you saying, can the . . .

**Mr. Ellis:** Can they handle it now and could they handle it if it were enlarged?

**Mr. D. E. Taylor:** I think one answer to the increases has been that in many areas there has been a serious neglect in terms of development and improvement of the existing harbours and we have had to do a certain amount of catching up. That is part of the answer to the escalation.

The answer is very clearly yes. As a matter of fact, there is a very good argument that many of the difficulties we encounter in administration and management would be much more easily handled if we were able to look at a broader purview of it instead of having isolated pockets that are difficult for us to take into account when we are trying to make the sort of investment judgments that we are required to make in recommendations such as these.

**Mr. Ellis:** That is what I wanted to hear. Mr. Chairman, I will expect the last seven minutes the next time. I have a very favourite subject. Thank you.

**The Chairman:** Agreed Mr. Ellis. Mr. Bell.

• 2155

**Mr. Bell:** Mr. Chairman I appreciate the opportunity Mr. Guay has given me to ask a question or two. I always said he would make a good senator, hopefully before the next election.

My questions are about the same as I asked Mr. Taylor last year about the Port of Saint John, New Brunswick. I realize my quarrel may be more with the political big shots, the so-called policy-makers, but to just briefly give a report for the interest I am sure of all members of the Committee, the good news about Saint John is that Mr. Taylor promised visits to Maritime ports to bolster public relations and he has continued that. We have welcomed him and that has helped.

[Interprétation]

coûts additionnels. Quelquefois vous investissez pour vous apercevoir qu'il faut investir davantage. Il y a donc une raison de la façon dont vous en parlez.

**M. Ellis:** Croyez-vous qu'il serait juste de dire que tous les ports du Canada seraient mieux administrés s'ils faisaient partie du système national?

**M. D. E. Taylor:** Je ne sais si les ports seraient mieux administrés. En ce qui concerne l'administration des ports, nous recevons plusieurs plaintes provenant de différents endroits. Tout ce que je puis dire, c'est que nous faisons notre possible, mais en terme général il y aurait une répartition plus juste et raisonnable des investissements.

**M. Ellis:** C'est exact. Si nous étudions vos prévisions budgétaires, j'ai remarqué que les articles ne faisant pas partie de ce budget augmentent très rapidement. Ils sont passés de 4.5 à 7 millions de dollars puis de 16 à 28 millions de dollars, soit une augmentation de 50 p. 100, 170 p. 100 et 70 p. 100. La Commission canadienne des ports nationaux peut-elle administrer ces ports de façon adéquate avec une augmentation de ce genre? Si l'on se réfère à ma déclaration précédente on peut se demander s'il y a de la place dans ce système pour tous les ports qui n'en font pas partie?

**M. D. E. Taylor:** Vous avez dit, peuvent-ils . . .

**M. Ellis:** Peuvent-ils les administrer actuellement et pourraient-ils le faire s'ils augmentaient en nombre?

**M. D. E. Taylor:** Je crois que la raison de ces accroissements a été que dans plusieurs secteurs il y a eu une sérieuse négligence aux points de vue de développement et d'amélioration des ports, et nous avons dû remédier à cela. Voilà une partie de la réponse.

La réponse est très claire en effet. En effet, un grand nombre des difficultés que nous rencontrons au point de vue administratif pourraient être réglées beaucoup plus facilement si nous pouvions entrevoir une plus grande portée du projet, au lieu d'obtenir de l'argent d'un peu partout ce qui augmente les difficultés lorsque nous voulons faire le genre d'investissement qu'on nous demande de faire dans des recommandations de ce genre.

**M. Ellis:** C'est ce que je voulais savoir. Monsieur le président, j'aimerais réserver les dernières sept minutes pour la prochaine fois. J'ai un sujet qui me tient beaucoup à cœur.

**Le président:** C'est entendu, monsieur Ellis et monsieur Bell.

**M. Bell:** Monsieur le président, je remercie M. Guay de m'avoir laissé poser une ou deux questions. J'ai toujours dit qu'il ferait un bon sénateur, en espérant que ce soit avant les prochaines élections.

Mes questions ressemblent à celles que j'ai posées à M. Taylor l'année dernière au sujet du port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Je suis conscient que ma querelle s'adresse plutôt aux politiciens qui se croient importants, ceux que l'on nomme faiseurs de politique, mais j'aimerais brièvement faire mention au comité, qui est intéressé je suis certain, de la bonne nouvelle concernant Saint-Jean. M. Taylor avait promis de visiter les ports des Maritimes afin d'entretenir les relations publiques et il a tenu sa promesse. Nous l'avons bien reçu ce qui a favorisé les relations.

[Text]

Mr. Jamieson made a big announcement about this \$20 million development before the election, but he has since in the House said that he stands by all his promises.

Another piece of good news is that the Atlantic port authority is located in Saint John, and this is appreciated. Although I was just warming that up, it is still nice there and in the estimates they still continue to throw in large sums of money for this big development in Saint John. That is the good news Mr. Chairman.

The bad news is that we are beginning to worry that this money in the estimates may dwindle because there has been no activity. The province has had to go it alone on this wharf. We were losing business left and right, and the Province of New Brunswick, a poor province, had to dig up the money and finance it themselves. There has been no federal participation whatsoever now in this wharf. The story we get is that the Minister would still like to do something for the Port of Saint John and the Harbours Board, Mr. Taylor and all his friends, is very friendly and sympathetic but those fellows in Treasury always turn it down.

I just want, my quarrel I guess is with the executive, to know why they are not moving; why they are not fulfilling their promises, and why they are letting Treasury shove them around, and I do ask sincerely because a statement was made recently on the position. Is the federal government still involved in this giant container development that will foster our port efficiency; with its short rail haul; its deep water; its unexcelled two-railway system? You have all heard about this. What is the latest Mr. Taylor that you can report on this?

**Mr. D. E. Taylor:** I shall not attempt to equal your eloquence or your method of approaching the problem, and I shall try to deal with it more directly.

I think first of all the item in the estimates of \$10 million that my good friend Mr. Bell referred to in fact does relate to a contribution from the provincial government and is not intended to reflect an intention specified or unspecified by the federal government to make a contribution at this time. So we are not asking for those dollars in the \$28 million we are asking for.

Second, the project is going ahead and I am the first one to give credit to the Province of New Brunswick for working more co-operatively with the federal government on this development than to indicate that it is entirely a provincial matter, I think there is a good future for this kind of co-operation both federally, provincially and municipally for required harbour developments.

• 2200

The fact is at this point in time the federal government does have some very interesting investment in the area. Some of the site that was torn down to make way for the new development was listed at about \$2.5 million on our records. There is another area in which we have \$3 million or \$4 million invested, which will be part of the site, and our own engineering costs run to many hundreds of thousands of dollars.

I think at this point in time it is fair to say, giving all due credit to the province, that the federal government still has, in the development to this point in time, the major part of the investment. That situation may change over the future, but at this point in time that is the fact.

[Interpretation]

Avant les élections, M. Jamieson a fait une grande déclaration au sujet de ce développement de 20 millions de dollars. Depuis il a dit à la Chambre qu'il tenait toutes ses promesses.

Une autre bonne nouvelle concerne les autorités du port de l'Atlantique qui est maintenant situé à Saint-Jean ce qui est grandement apprécié. Les prévisions budgétaires sont excellentes et ils continuent à investir de grosses sommes d'argent pour ce projet de Saint-Jean. Voilà les bonnes nouvelles, monsieur le président.

Par contre, nous commençons à nous inquiéter que cette somme diminue puisqu'il y a aucune activité. La province a dû s'occuper elle-même de cet entrepôt. Nous perdions des contrats à gauche et à droite, et la province du Nouveau-Brunswick qui est pauvre devait chercher l'argent et financer le projet elle-même. Il n'y a eu aucune participation du gouvernement fédéral au sujet de cet entrepôt. On nous a dit que le ministre voulait toujours faire quelque chose au sujet du port de Saint-Jean et de la Commission des ports, M. Taylor et ses amis sont très gentils, mais les gens de la Trésorie s'y opposent toujours.

Ma querelle je crois est avec l'exécutif, mais je voudrais seulement savoir pourquoi ils ne font rien; pourquoi ne tiennent-ils pas leurs promesses et pourquoi laissent-ils la Trésorie agir de la sorte? Je pose la question sincèrement parce qu'une déclaration a été faite récemment à ce sujet. Le gouvernement fédéral est-il impliqué dans ce développement de grands «containers» qui augmentera l'efficacité de notre port; s'occupe-t-il des «short rail haul»; des «deep water»; de son système à deux voies insurpassables? Vous êtes tous au courant de ceci. Que pouvez-vous répondre à cela monsieur Taylor?

**M. D. E. Taylor:** Je ne m'attends pas à égaler votre éloquence et votre manière d'approcher le sujet, mais j'essaierai d'en parler d'une façon plus directe.

Je crois que tous les articles des prévisions budgétaires qui se chiffrent à 10 millions auxquelles mon bon ami, M. Bell, a fait allusion est une contribution du gouvernement provincial et il n'est pas dans les intentions du gouvernement fédéral de faire une contribution en ce moment. Nous n'avons donc pas exigé ce montant dans les 28 millions que nous avons demandés.

Deuxièmement, le projet se poursuit toujours et je suis le premier à féliciter la province du Nouveau-Brunswick pour avoir travaillé de façon plus étroite avec le gouvernement fédéral plutôt que de dire qu'il s'agit plutôt d'une question provinciale. Afin d'obtenir le développement des ports, la coopération entre les gouvernements fédéraux et provinciaux et les autorités municipales sont de bon augure.

En ce moment, le gouvernement fédéral fait des investissements très intéressants dans cette région. Il nous coûte environ 2.5 millions de dollars afin de modifier certains endroits qui feront place au nouveau développement. Nous avons investi 3 ou 4 millions de dollars dans une autre région qui fera partie du site du développement. Nos frais d'ingénieurs se chiffrent à plusieurs centaines de milliers de dollars.

Je crois qu'en ce moment, il est juste de dire en donnant tout le mérite accordé à la province, qu'une grande partie de l'investissement est faite par le gouvernement fédéral. C'est la situation actuelle, mais elle peut éventuellement changer.



[Texte]

**Mr. Bell:** Mr. Chairman, it is 10 o'clock and I could question why an item like that, which contains provincial moneys, showing very glamorously creates the impression that it is a federally-possible expenditure.

All I say is you better take the message back to your superiors that they better get moving and get a federal presence on this new wharf development in Saint John, otherwise no member of this government will ever be able to appear safely in that city again. That is the first reason.

The second reason is that it is a damn good investment. Saint John is going places in the container field and, unless you get a piece of it, you are really going to have egg in your face.

Thank you.

**The Chairman:** The Chair has a quick question, Mr. Taylor.

Am I led to believe that the \$10 million under the estimates for 1973-74 is provincial money in the federal government estimate expenditure book?

**Mr. D. E. Taylor:** That is an estimate of what the Province of New Brunswick is willing to put up during this year. It is included in the total amount, these are major capital projects, and we must get approval to expend it. That is not required as a loan from the federal government.

**The Chairman:** You spend the provincial government's money. I am sure you would co-operate a lot more with many more provinces if they would put up the money.

**Mr. Howard:** Are there any more like that in there?

**Mr. D. E. Taylor:** No, there are not. We would be glad to see more.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, would not a motion to delete the entire item, since it is provincial money, be in order?

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, on a point of order, may I ask Mr. Taylor a question?

**The Chairman:** Go ahead.

**Mr. Poulin:** Is it not desirable in some situations that the local municipality, which is getting benefit of the port, and the province that is getting benefit of the port, contribute to the capital cost of its construction? Does that not follow?

**Mr. D. E. Taylor:** Certainly I think there is an argument that can be made for a qualification of where the benefits do fall. Federal benefits should be paid for federally; local benefits should perhaps have more local improvement. That is the reason, I say, we would be glad. We are most appreciative and most laudatory about the arrangements we have with the Province of New Brunswick, and I understand Mr. Bell's comments completely. I think there is a good argument to be made for continuation of that kind of development.

[Interprétation]

**M. Bell:** Monsieur le président, il est dix heures et je me permets de demander pourquoi un investissement de ce genre fait avec des fonds provinciaux donne l'impression qu'il s'agit possiblement d'une dépense du gouvernement fédéral.

Il est dans votre intérêt d'informer vos supérieurs d'agir le plutôt possible et d'impliquer le gouvernement fédéral dans ce nouveau développement d'entrepôt à Saint-Jean, sans quoi, aucun membre de ce gouvernement ne pourra vivre sans danger dans cette ville. Voilà la première raison.

La deuxième est qu'il s'agit d'un très bon investissement. Saint-Jean se taille une place dans le domaine des containers et, à moins que vous vous en empariez d'un morceau, vous subirez leur colère.

Merci.

**Le président:** La présidence a une brève question à poser, monsieur Taylor.

Dois-je croire que les \$10 millions des prévisions budgétaires pour 1973-1974 sont considérés comme une somme d'argent provinciale dans le livre des dépenses budgétaires du gouvernement fédéral?

**M. D. E. Taylor:** C'est le budget que la province du Nouveau-Brunswick est prête à investir au cours de cette année. C'est inclus dans le montant total, il s'agit des principaux projets du fédéral et nous devons obtenir une approbation afin de les mettre en application. Ceci n'est pas considéré comme un prêt de la part du gouvernement fédéral.

**Le président:** Vous avez dépensé l'argent du gouvernement provincial. Je suis certain qu'il y aurait une plus grande coopération avec plusieurs autres provinces s'ils investissaient de l'argent.

**M. Howard:** Y en a-t-il d'autres de ce genre?

**M. D. E. Taylor:** Non, il n'y en a pas. Nous serions heureux d'en avoir un peu plus.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, une autre motion n'efface-t-elle pas l'article au complet, puisqu'il s'agit de l'argent de la province?

**M. Poulin:** Monsieur le président, sur un point d'ordre, puis-je poser une question à monsieur Taylor?

**Le président:** Allez-y.

**M. Poulin:** N'est-il pas souhaitable dans certains cas que la municipalité et la province qui jouissent des bénéfices d'une part contribuent au coût de la construction? N'est-ce pas logique?

**M. D. E. Taylor:** Certainement, et je crois que l'on pourrait discuter de la répartition des bénéfices. Les bénéfices fédéraux devraient revenir au fédéral et les bénéfices municipaux devraient sans doute avoir une implication locale. Nous serions très satisfaits de ces arrangements. Nous apprécions beaucoup les arrangements que nous avons pris avec la province du Nouveau-Brunswick et je comprends les déclarations de monsieur Bell. Je crois qu'il y aurait deux bonnes raisons de continuer ce genre de développement.

[Text]

**The Chairman:** I have Mr. Taylor, Mr. Howard and Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Actually, Mr. Chairman, I was next on the list, as you pointed out before Mr. Bell spoke, and I have not taken the floor because I understand many of the members wish to leave. It is 10 o'clock. I am willing to let it go provided nobody else starts to talk—because if they do then I will want my 10 minutes.

**Mr. Chairman:** would it be in order, or are you willing to consider the possibility of putting through these estimates for those who were represented here this evening, in other words the National Harbours Board?

**The Chairman:** This is why the Chair allowed some what might be called clean-up questions.

**Mr. Guay (St. Boniface):** If we are going to clean up we might be here for a while. I would like to get that through and I wonder whether you would, too, Mr. Chairman.

**The Chairman:** The Chair is in the hands of the Committee. If they want to adjourn at 10 o'clock, they can, and they can sit until 10.30 a.m., if they wish, if they think they can finish these estimates. I am in the hands of the Committee.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think perhaps we should carry on until we have completed. We may be able to finish by 10.30 a.m. But there are a couple of people who still want to ask some supplementary questions.

**The Chairman:** On that note I could advise the Committee that on my second round list, excluding Mr. Guay because he was on my first round list, I have Mr. Hamilton, Mr. Benjamin, Mr. Taylor and Mr. Howard.

**Mr. Guay (St. Boniface):** We could not do it in half an hour.

**The Chairman:** If they each took five minutes we possibly could.

• 2205

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think they could do it in half an hour, and I would suggest that we do that.

**The Chairman:** There being no motion to adjourn, I think...

**Mr. Guay (St. Boniface):** We can get one in a hurry.

**Mr. Mazankowski:** We have been making good progress. There is no reason to get excited about all this.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Poulin.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, if the vote could be called I am sure the officials will stay here to be questioned, and those who may have obligations elsewhere could leave.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the questions that are posed...

**The Chairman:** Order, order, Mr. Mazankowski, order. With regard to your suggestion, Mr. Poulin, in order for a vote to carry we have to have a quorum. Those are the only words of wisdom the Chair can lend you in that regard. I would like to get Vote 85 and Vote L90 carried this evening. I think we could do that if we allowed the four people I have on my list five minutes each, and I

[Interpretation]

**Le président:** Il me reste sur ma liste monsieur Taylor, et monsieur Howard et monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, je crois que je suis le prochain sur la liste, comme vous l'avez mentionné avant que monsieur Bell prenne la parole, et je n'ai pas parlé parce que je comprends que plusieurs membres devaient repartir. Il est 10 heures. Je ne suis pas prêt à les laisser parler, parce que s'ils le font, j'exigerai mon dix minutes.

Monsieur le président, êtes-vous prêt à considérer la possibilité d'investir dans ces prévisions budgétaires pour ceux qui étaient représentés ici de soir, en d'autres mots, la Commission des ports nationaux?

**Le président:** C'est pourquoi la présidence a permis de poser quelques questions d'éclaircissement.

**M. Guay (Saint-Boniface):** S'il s'agit d'éclaircir le problème, nous n'avons certainement pas terminé. J'aimerais éclaircir cette question et je me demande si c'est aussi votre idée, monsieur le président.

**Le président:** La présidence dépend du Comité. S'ils veulent ajourner la réunion à dix heures, ils le peuvent et s'ils veulent siéger jusqu'à 10 h 30, ils le peuvent aussi. S'ils croient en finir avec ces prévisions budgétaires. Je m'en remets au Comité.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je crois que nous devrions continuer jusqu'à ce que la question soit éclaircie. Nous pourrions finir avant 10 h 30, mais quelques membres veulent poser certaines questions supplémentaires.

**Le président:** A ce sujet, j'aimerais informer le Comité que sur ma liste pour le second tour, sauf monsieur Guay, puisqu'il était sur ma liste au premier tour, il me reste monsieur Hamilton, monsieur Benjamin, monsieur Taylor et monsieur Howard.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Il nous est impossible de finir en moins d'une demi-heure.

**Le président:** Si chacun parle cinq minutes, nous pourrions terminer.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je pense que ceci pourrait être fait en une demi-heure.

**Le président:** Puisqu'il n'y a pas de motion pour lever la séance, je crois que...

**M. Guay (Saint-Boniface):** Nous pourrions en présenter une en vitesse.

**M. Mazankowski:** Nous avons bien avancé. Il n'y a pas de raison de s'exciter.

**Le président:** Allez-y, monsieur Poulin.

**M. Poulin:** Monsieur le président, si l'on passe au vote, je suis certain que les hauts fonctionnaires resteront ici, pour répondre à nos questions, et ceux qui ont d'autres obligations pourraient partir.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, les questions posées...

**Le président:** A l'ordre. Monsieur Mazankowski, à l'ordre. En ce qui concerne votre suggestion, monsieur Poulin, nous devons avoir un quorum pour passer au vote. C'est tout ce que le président peut vous dire. J'aimerais que les crédits 85 et L90 soient adoptés ce soir. Nous pourrions le faire si nous accordions cinq minutes à chacune des quatre personnes que j'ai sur ma liste, et je pourrais respecter ces



[Texte]

would rule very harshly and abruptly on that five minutes. Does the Chair see a consensus in the Committee in that regard?

**An hon. Member:** Agreed.

**Mr. Campbell:** I think we should call it 10 o'clock, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I caution the hon. member that there is no set rule that we adjourn at 10 o'clock.

**An hon. Member:** That is right.

**The Chairman:** If the Committee wants to adjourn, the Chair would entertain a motion to adjourn and it would be nondebatable and, of course, we could vote on it.

Having had no motion, I...

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, it is the same principle and I do not want to argue the point, but the thing is we have tried—and you know very well that what I am going to say is true—to adhere to sitting until 10 o'clock, and it is also the same if we sit at 11 o'clock not to go beyond 12.30 o'clock, and if we sit at 9.30 to go until 11 o'clock. We have been trying to adhere to this so that the members in attendance can plan their days accordingly. At the same time, I do not want to bog the whole thing down, but if you are going to continue I think I should be the next person to be called upon, even though I have very little to say.

**The Chairman:** I would agree with that, Mr. Guay. I think I have done my best to shut the Committee off at 10 o'clock. If the members want to sit further and if their motion is before the Chair, I can do nothing else but recognize Mr. Guay. Go ahead, however, I would urge you to limit your remarks to five minutes. I have four more people on my list, and after that the Chair might become awfully blind. Mr. Guay, please proceed.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I do not want to burden this. I will not be very long, Mr. Chairman, because I think we ought to finish soon. I happen to know that a study was recently completed that indicated that an amount of at least \$2 million would be necessary for Churchill just for the matter of wharf reconstruction and dredging. This was one of the answers I hoped you would possibly make in reference to that study which I am sure you must be aware of, Mr. Taylor, in reference to Churchill. Could you say a few words on that?

**Mr. D. E. Taylor:** Yes, I would be glad to, Mr. Guay. Frankly, now that you have mentioned it, I do not mind elaborating a bit more. As you are aware, it is a study that we prepared for the Minister, and of course it is his privilege at the moment to deal with it. I think I went some distance in indicating that in rough figures we felt that a recommendation of around \$12 million in total was in fact more appropriate for an over-all program, and very clearly in that respect there is an indication that about \$2 million worth of dredging as a minimum will be required, so you are quite right in that, but I did not want to comment too much further on it.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Another point that I would like to mention and ask you about is the short season that has been referred to by many people at Churchill. Is there any way in which you could possibly, let us say for the sake of argument, double the output that we presently have in Churchill? In other words, through co-operation, whether it is grain shipments or otherwise, to double the

[Interprétation]

délais très sévèrement. Les membres du Comité sont-ils d'accord?

**Une voix:** D'accord.

**M. Campbell:** Monsieur le président, je pense que nous devrions dire qu'il est 10 heures.

**Le président:** Je rappellerai à l'honorable député qu'il n'y a aucune règle fixe prévoyant que nous levions la séance à 10 heures.

**Une voix:** C'est juste.

**Le président:** Si les membres du Comité veulent lever la séance, le président acceptera de recevoir une motion à cet effet, qui ne sera pas discutable, et sur laquelle on devra voter immédiatement.

N'ayant pas reçu de motion, je...

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, je ne veux pas contester cette remarque mais, et vous savez que j'ai raison, ce que je voulais faire c'était tenter de faire respecter la décision d'origine, qui était de siéger jusqu'à dix heures. C'est la même chose pour les autres comités. Nous avons tenté de respecter cette règle, afin que les membres puissent organiser leur journée en conséquence. Par contre, je ne voudrais pas bloquer toute activité du Comité mais si l'on poursuit, je pense que je devrais être le prochain orateur, bien que j'ai très peu à dire.

**Le président:** Je suis d'accord avec cela, monsieur Guay. J'ai fait de mon mieux pour terminer les travaux à 10 heures. Si les membres du Comité veulent siéger plus longtemps et si leur motion est présentée au président, je ne pourrais rien faire d'autre que de donner la parole à M. Guay. Allez-y. Toutefois, je vous rappellerai que votre limite est de cinq minutes. J'ai quatre autres personnes sur ma liste. Veuillez commencer, monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je ne voudrais pas créer de problème. Je ne serai pas trop long, monsieur le président, car je pense qu'il faut finir vite. Je sais qu'une étude a été récemment terminée indiquant que des fonds d'au moins 2 millions de dollars seraient nécessaires pour la reconstruction et le port de Churchill uniquement. J'espérais que vous donneriez cette réponse, monsieur Taylor, lorsque l'on vous a posé des questions au sujet de Churchill, car je suis certain que vous connaissez cette étude. Pourriez-vous nous donner des détails à ce sujet?

**M. D. E. Taylor:** Avec plaisir, monsieur Guay. Sincèrement, puisque vous avez donné ce chiffre, il n'est pas nécessaire d'élaborer trop longtemps. Comme vous le savez, c'est une enquête qui a été préparée pour le ministre et, bien sûr, il lui revient de décider ce qu'il voudra en faire. Je pense avoir signalé que, globalement, un total de 12 millions de dollars serait en fait plus approprié, pour un programme général, et il semble également évident que 2 millions de dollars seraient un minimum nécessaire pour les travaux de dragage; vous avez donc parfaitement raison et je ne voudrais pas élaborer plus avant.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Un autre aspect du problème pour lequel j'aimerais connaître votre avis est le fait que la saison à Churchill est très brève, comme beaucoup de personnes l'ont fait remarquer. Vous serait-il possible, même théoriquement, de doubler la production actuelle de Churchill? En d'autres termes, par une certaine collaboration, pourriez-vous doubler la production de Churchill, en

[Text]

output. If not, what is the problem that stops us from doing this, other than the short element of time involved, the 80 days that you made reference to? In other words, instead of working 12 or 16 hours a day, can they work 24 hours a day and possibly create a larger output?

**Mr. D. E. Taylor:** We do not believe that the limitation in working hours is necessarily a factor. We think there is more capacity presently in the system at Churchill. Certainly there has not been excess grain presented that we could not handle. We believe we could handle more grain. I do not think it would require major alterations in the operating system, no, sir.

• 2210

**Mr. Guay (St. Boniface):** In view of the \$5 million pertaining to the port of Churchill, and the reference that has been made thereof this evening, is there any possible way whereby you may appeal to the department or to Treasury Board to transfer some of that money and use it elsewhere? Is this a procedure that you might be thinking of following or have followed in the past?

**Mr. D. E. Taylor:** We can do that, but...

**Mr. Guay (St. Boniface):** But you do not like doing it if you can help it. If \$5 million is indicated for Churchill, as a Manitoban, for example, I hope that it would be used there to improve conditions.

**Mr. D. E. Taylor:** That is right. We do not like to do that, but on occasion, when it has been clear that a certain amount cannot be spent, we have been given approval to transfer it to another project.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Have you any plans, are you making any studies, or is any consideration being given to the possibility of additional ports similar to Churchill farther north? This has been mentioned a few times before; at a location such as Chesterfield Inlet.

**Mr. D. E. Taylor:** Some studies have been made of a port somewhat beyond Churchill on Hudson Bay. We have not seen convincing evidence that the existing port and facilities at Churchill could not be improved satisfactorily to make it into more of a general port. We have not been directly involved in the other studies, but they have not indicated a noticeable improvement that would warrant some of the investment figures.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Do you believe that Churchill can be improved, to benefit and create more use of the area? Do you believe, by the implementation of some of the recommendations that have been discussed from time to time, Churchill port can be upgraded so that we can make more use of it than we are at present?

**Mr. D. E. Taylor:** Not without some very major expenditures. But I have heard as much as a couple of hundred million dollars discussed for building a new port north of Churchill. It would be interesting to speculate on what could be done in that area, with that kind of expenditure.

[Interpretation]

céréales ou un autre produit? Sinon, pourquoi cela ne serait-il pas possible, et y a-t-il d'autres raisons que la brièveté de la saison, qui est de 90 jours, je crois. Plutôt que de travailler 12 ou 16 heures par jour, peut-on y travailler 24 heures par jour, afin d'augmenter la production?

**M. D. E. Taylor:** Nous ne pensons pas que la limite des heures de travail soit un facteur essentiel. Nous pensons plutôt que le problème vient de la capacité de traitement de Churchill. Pour l'instant, il n'y a pas encore eu d'excédent de céréales passant par Churchill. Nous pensons que nous pourrions en traiter de plus grandes quantités. A mon avis, ceci n'exigerait pas de modifications importantes du système global.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Considérant les 5 millions de dollars concernant le port de Churchill, et ce que vous en avez dit ce soir, avez-vous la possibilité de demander au ministère ou au Conseil du trésor, qu'une partie de cet argent soit transférée, pour être utilisée ailleurs? Est-ce une procédure envisageable pour l'avenir, ou que vous avez déjà employée?

**M. D. E. Taylor:** Nous pouvons l'utiliser mais...

**M. Guay (Saint-Boniface):** Mais vous préférez ne pas le faire, si vous pouvez l'éviter. Pour ma part, étant du Manitoba, je préférerais que les 5 millions prévus pour Churchill y soient vraiment consacrés, pour améliorer la situation.

**M. D. E. Taylor:** En effet. Nous n'aimons pas le faire mais il nous est arrivé, lorsqu'il devenait évident qu'une partie des fonds prévus ne pouvait être dépensée comme on en avait l'intention, d'en approuver le transfert pour un autre projet.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Avez-vous examiné la possibilité de créer des ports supplémentaires, semblables à Churchill, plus haut dans le Nord? Avez-vous des plans à ce sujet, ou avez-vous effectué des études? On a mentionné plusieurs fois le nom de Chesterfield.

**M. D. E. Taylor:** Certaines études ont été faites pour la création d'un port au-delà de Churchill, sur la baie d'Hudson. Nous n'avons cependant pas reçu la preuve évidente que le port de Churchill ne pouvait être amélioré de façon satisfaisante, pour en accroître la capacité. Nous n'avons pas participé directement aux autres études qui ont été faites à ce sujet mais nous savons qu'elles n'ont rien produit permettant de justifier de nos investissements à cet égard.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Pensez-vous que Churchill peut être amélioré pour profiter à toute la région? Pensez-vous que l'application de certaines des recommandations qui ont déjà été faites, à plusieurs reprises, permettrait d'améliorer le port de Churchill de manière à ce qu'il soit mieux utilisé que par le passé?

**M. D. E. Taylor:** Ceci ne serait pas possible sans des dépenses très importantes. J'ai cependant entendu parler de plusieurs centaines de millions de dollars pour la construction d'un nouveau port, au Nord de Churchill. Il serait intéressant de savoir ce qui pourrait être fait à Churchill, avec une telle somme.



[Texte]

**Mr. Guay (St. Boniface):** If that is being given consideration, I have that nothing would happen to Churchill; I should not want to see Churchill lose anything it now has.

**Mr. D. E. Taylor:** Right.

**Mr. Guay (St. Boniface):** And I think the least we can do is not only to keep what Churchill has but possibly to improve it. If your commission intends to do something else farther north, we should certainly not belittle Churchill in any way, but rather make use of the facilities that are there now; rather than decrease them, we should increase them, while making use of the other port farther north for other purposes.

**Mr. D. E. Taylor:** That would be our view exactly, Mr. Guay.

**The Chairman:** Mr. Hamilton.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Thank you, Mr. Chairman.

First I should like to comment on a statement made by the hon. gentleman opposite, who seems to be downgrading the importance of the port of Churchill. There is a saving to the western farmer of some 25 cents a bushel on every bushel that goes through there; if 25 million bushels go through, there is a direct saving of some \$6 million. That is why we keep on the Churchill thing.

**Mr. Ellis:** Only somebody from the West could appreciate that, though.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** The witness has been very forthright tonight, and I appreciate that very much. I should like to move that extra copies of the Committee *Minutes of Proceedings and Evidence* be printed. I shall like 200.

**Mr. Railton:** I do not regard that as necessarily correct. I believe the 25 cents a bushel that you gain could be gained a lot more cheaply by other methods. This is my point.

**The Chairman:** I understand your point, Mr. Railton.

Do you mean just today's proceedings, Mr. Hamilton?

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Yes.

**The Chairman:** It is normal that the Committee have 1,000 copies of each day's sitting printed. You want an extra 1,000 ...

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Two hundred for myself; or make it 1,000; that will be for everybody.

• 2215

**Mr. Benjamin:** I thought that 200 was for me.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** I am going to request an additional 1,000 copies.

**The Chairman:** We have a motion on the floor.

**Mr. D. E. Taylor:** Would they like them autographed, Mr. Chairman?

[Interprétation]

**M. Guay (Saint-Boniface):** Si l'on examine de tels projets, j'espère que rien n'arrivera à Churchill. Je ne voudrais pas que ce port perde de son intérêt.

**M. D. E. Taylor:** En effet.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Et le moins que l'on puisse faire serait non seulement de maintenir Churchill dans l'état actuel, mais de tenter de l'améliorer. Si votre organisme a l'intention de faire des travaux plus au Nord, ceci ne devrait en aucun cas se faire au dépend de Churchill; il serait beaucoup mieux d'en utiliser les équipements de manières plus efficaces, tout en utilisant un nouveau port, plus au Nord, pour résoudre d'autres problèmes.

**M. D. E. Taylor:** C'est tout à fait notre avis, monsieur Guay.

**Le président:** Monsieur Hamilton.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais tout d'abord revenir sur la déclaration d'un député de l'autre bord, qui semble ravalier l'importance du port Churchill. Chaque boisseau de céréale passant par ce port permettent aux agriculteurs de l'Ouest de réaliser une économie de 25c.; si l'on y transborde 25 millions de boisseaux, ceci représente une économie directe d'environ 6 millions de dollars. c'est pourquoi nous tenons à Churchill.

**M. Ellis:** Ceci ne peut cependant être apprécié que par quelqu'un de l'Ouest.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Le témoin a été très direct, ce soir, et j'en suis très heureux. J'aimerais proposer que des exemplaires supplémentaires du procès-verbal du Comité soient imprimés. J'en voudrais 200.

**M. Railton:** Je ne pense pas que ce que vous ayez dit soit juste. Je pense que l'économie de 25c. par boisseau pourrait également être réalisée, grâce à des méthodes coûtant beaucoup moins chères. Voilà ce que je veux dire.

**Le président:** Je vous comprends, monsieur Railton.

Monsieur Hamilton, voulez-vous simplement des exemplaires supplémentaires du procès-verbal de la séance d'aujourd'hui?

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Oui.

**Le président:** Le Comité fait imprimer en temps normal, 1,000 exemplaires de chaque procès-verbal. En voulez-vous 1,000 supplémentaires ...

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** J'en voulais 200 pour moi-même; peut-être pourrions-nous en imprimer 1,000 en plus, ce qui permettrait à tout le monde d'en avoir d'autres.

**M. Benjamin:** Je pensais que les 200 étaient pour moi.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Je demanderais 1,000 copies supplémentaires.

**Le président:** Nous avons une motion.

**M. D. E. Taylor:** Devront-elles être signées, monsieur le président?

[Text]

**The Chairman:** On the motion, all in favour?

Motion agreed to.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** As my second point, Mr. Taylor, you mentioned the report on the upgrading of the facilities at Churchill. Does this report have a name?

**Mr. D. E. Taylor:** Yes, it has a name. I cannot recall it. It related to a study on the future developments of Churchill, the future potential of Churchill and as I say it is in the Minister's hands.

**The Chairman:** It is not public?

**Mr. D. E. Taylor:** It is not a public report. Incidentally, if I may be permitted a question, I would be delighted if you could provide me with very serious documentation that supported the 25 cents per bushel advantage at the Port of Churchill. I would be very delighted.

**Mr. Taylor (Churchill):** I can answer that for the witness, Mr. Chairman, if he obtains a copy from the Minister of Agriculture it is right in there. It is his own figures.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Mr. Chairman, I move that the Committee request the study on the future Port of Churchill be tabled immediately, here in this Committee.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I did not hear the motion.

**The Chairman:** Perhaps you could give it to us slower or write it down, one or the other.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** I move that the Committee request the report on the upgrading of the Port of Churchill be tabled in this Committee immediately.

**The Chairman:** The Committee requests this report...

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** On the upgrading of the Port of Churchill.

**The Chairman:** Be referred to this Committee or be tabled in the House. I do not think you can have it tabled in this Committee.

**Mr. Lessard:** Be made available to this Committee.

**The Chairman:** Be referred to or be made available.

**Mr. Mazankowski:** That sounds better.

**The Chairman:** Made available? All right.

**Mr. Mazankowski:** It will be an all party motion.

**Mr. Railton:** I would like to know all about it myself.

**The Chairman:** I would advise the mover that perhaps he word it this way: that the Committee recommends to the House that the report on the upgrading of the Port of Churchill be made available to the Committee. If that was the intent of the motion, I think it would be in order.

[Interpretation]

**Le président:** En faveur de la motion?

La motion est adoptée.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** En outre, monsieur Taylor, vous avez mentionné un rapport concernant l'agrandissement du système de Churchill. Ce rapport a-t-il un titre?

**M. D. E. Taylor:** Oui. Je ne m'en souviens plus. Il s'agissait d'une étude du potentiel d'expansion de Churchill, qui se trouve actuellement chez le ministre.

**Le président:** N'a-t-elle pas été publiée?

**M. D. E. Taylor:** Non, ce n'est pas un rapport public. Je voudrais signaler, si vous me le permettez, que je serais très heureux si vous pouviez me donner des renseignements sérieux au sujet de l'avantage de 25c. par boisseau au port de Churchill. J'en serais ravi.

**M. Taylor (Churchill):** Je puis répondre, monsieur le président, que si le témoin réussit à obtenir un exemplaire du rapport du ministre de l'Agriculture, il aura toutes les explications souhaitées. Ce sont ses propres chiffres.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Monsieur le président, je propose que le Comité demande que l'enquête sur l'avenir du port de Churchill soit immédiatement déposée devant le Comité.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je n'ai pas entendu la motion.

**Le président:** Peut-être pourriez-vous nous la répéter plus lentement, ou la rédiger.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Je propose que le Comité demande que le rapport concernant l'expansion du port de Churchill soit immédiatement déposé devant le Comité.

**Le président:** Le Comité demande que ce rapport...

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Concernant l'expansion du port de Churchill.

**Le président:** Soit soumis au Comité ou déposé à la Chambre? Je ne pense pas que nous puissions le faire déposer devant le Comité.

**M. Lessard:** Soit mis à la disposition du Comité.

**Le président:** Soit soumis, ou mis à la disposition, du Comité.

**M. Mazankowski:** C'est mieux.

**Le président:** Mis à la disposition? Très bien.

**M. Mazankowski:** Ce sera une motion concernant tous les partis.

**M. Railton:** J'aimerais moi-même connaître toute la question.

**Le président:** Je pense que la motion pourrait être la suivante: que le Comité recommande à la Chambre que le rapport concernant l'expansion du port de Churchill soit mis à la disposition des membres. Si telle est l'intention de la motion, je pense que cela soit règlementaire.



[Texte]

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Fine.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Would you read it again.

**The Chairman:** The motion is that this Committee recommend to the House that the report on the upgrading of the Port of Churchill be made available to the Committee.

**Mr. Benjamin:** I second the motion.

**The Chairman:** I do not really need a seconder.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, might you say the Standing Committee on Transport and Communications rather than this Committee.

**The Chairman:** Is the Committee ready for the question?

**Mr. Bell:** Mr. Chairman, will this establish...

**The Chairman:** Order, order. Mr. Bell.

**Mr. Bell:** Will this establish a precedent for the reports on all the ports in Canada?

**The Chairman:** I could not assure you of that. Mr. Poulin?

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, I do not know the nature of this document.

**An hon. Member:** Neither do we.

**An hon. Member:** There is no report, that is where you are wrong.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, I did not say that. I asked you to repeat it three times because I took note of what I said here and I never at any time used the word report, that is where you fellows are off on your motion.

**The Chairman:** Order, gentlemen. I think the Committee is asking that the House consider the request of making available a report on upgrading the Port of Churchill. The House can turn it down, the House can say that it is an interdepartmental document and therefore is not to be tabled and there the matter ends. So I really do not think you are making any earth-shattering decision right now.

**Mr. Poulin:** In lieu of the time and so on I quite agree with you but I would like to know what it is.

• 2220

**The Chairman:** The question Mr. Hamilton asked was whether the report had a name and I think the witness said it did not.

**Mr. D. E. Taylor:** This is precisely that: an interdepartmental report to the Minister of Transport on the views of the National Harbours Board with respect to the options available in the port of Churchill as we see them. That is really all it is.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I did not use that word and I want to qualify my statement. My statement when I questioned Mr. Taylor was, in view of the recently completed study. I never used the word "report" at any time and I want to tell you that now.

[Interprétation]

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Très bien.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Voudriez-vous la relire?

**Le président:** La motion est la suivante: que le Comité recommande à la Chambre que le rapport concernant l'expansion du port de Churchill soit mis à la disposition des membres.

**M. Benjamin:** J'appuie la motion.

**Le président:** Cela n'est pas vraiment nécessaire.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, pourriez-vous mentionner qu'il s'agit du Comité permanent des transports et communication?

**Le président:** Les membres du Comité sont-ils prêts à passer au vote?

**M. Bell:** Monsieur le président, ceci établira-t-il...

**Le président:** A l'ordre. Monsieur Bell.

**M. Bell:** Ceci établira-t-il un précédent pour les rapports concernant tous les ports canadiens?

**Le président:** Je ne puis vous le dire. Monsieur Poulin?

**M. Poulin:** Monsieur le président, je ne connais pas la nature de ce document.

**Une voix:** Nous non plus.

**Une voix:** Il n'y a pas de rapport, c'est là où vous vous trompez.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, ce n'est pas ce que j'ai dit. Je vous ai demandé de répéter la motion 3 fois, car j'ai pris des notes de ce que j'ai dit et je n'ai jamais parlé de rapport; c'est pourquoi la motion est erronée.

**Le président:** A l'ordre. Je pense que le Comité demande à la Chambre qu'elle examine la possibilité de demander qu'un rapport concernant l'expansion du port de Churchill soit mis à sa disposition. La Chambre peut refuser cette demande, en considérant qu'il s'agit d'un document interne au ministère qui n'a pas à être déposé. Je ne pense donc pas que la décision qui doit être prise actuellement soit d'une importance considérable.

**M. Poulin:** Évidemment, je suis d'accord avec vous, sur un plan général, car j'aimerais savoir de quoi il s'agit.

**Le président:** Monsieur Hamilton, la question qui a été posé était de savoir si le rapport avait un titre, et je pense que le témoin a répondu qu'il n'en avait pas.

**M. D. E. Taylor:** Précisément, il s'agit d'un rapport interne au ministère des Transports, concernant les opinions du Conseil des ports nationaux au sujet des différentes possibilités d'expansion du port de Churchill. C'est tout.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, je voudrais faire un rappel au Règlement.

**Le président:** Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je n'ai pas employé le mot «rapport» et j'aimerais m'expliquer. Lorsque j'ai posé la question à M. Taylor, je voulais savoir si une étude avait été récemment effectuée. Je n'ai jamais mentionné le mot «rapport», et je voulais qu'on le sache.

[Text]

**The Chairman:** Order, gentlemen. Let us expedite this. Mr. Poulin.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, with the greatest respect, on several committees when we are talking about a matter of a confidential or interdepartmental report that is for the use of the Minister and he has certain discretions because it is his property or for his confidential use and it is given on that basis and so on—in view of that and not knowing—I have no idea what the contents of this document are—I wonder if it might better be that we could get a report back from the Chairman of the National Harbours Board as to what the disposition of the Minister is to doing it rather than going through this futile exercise time after time and having the Committee say we want the House to consider this and then turning it back again.

**Mr. Ellis:** If we want it in Committee then we will ask for a motion.

**The Chairman:** Order, order, gentlemen. I think the Committee can make the request. If the Minister feels that it is definitely a private document commonly referred to as interdepartmental then he does not have to release it in any way. All this Committee is doing is asking the Minister to consider making the report on the upgrading of the port of Churchill available to this Committee. He can consider it and turn it down if he likes.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Mr. Hamilton, you have used up your time so I will now go to Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, one quick one to Mr. Taylor. I take it, Mr. Taylor, that what is in the estimates on the National Harbours Board for the port of Churchill is based on the interdepartmental study that was done and sent to the Minister and that these estimates of \$2 million this year and \$3 million next year are on the assumption that some part or all of that report will be approved and ordered by the Minister. Is that correct?

**Mr. D. E. Taylor:** I think I answered the basis for the \$5 million figure, and I would not necessarily say that it has any direct relationship to the over-all assessment that was made in the interdepartmental study or report or the Minister, no.

**Mr. Benjamin:** In the interdepartmental study you mentioned the figure of \$12 million in total to make maximum use of that port. I took it from your answers to myself and others that since you could not be specific in terms of what this was going to be spent on—it may be dredging, it may be a wharf, it may be a combination of both or several other things—you are relying on or waiting for a policy decision from the Minister before you start spending any dollars. Is that correct?

**Mr. D. E. Taylor:** We wait for a decision from the Minister and from Treasury Board before we spend any dollars, so Churchill is nothing unusual in that. The Committee has asked for this interdepartmental study. It is up to the Minister to provide it. You are not likely to find it very earth-shattering. It is a total summary of the situation as we see it. That is all.

[Interpretation]

**Le président:** A l'ordre. Terminons-en avec ceci. Monsieur Poulin.

**M. Poulin:** Monsieur le président, il est arrivé, plusieurs fois, dans d'autres comités, que l'on discute de rapport interne au ministère que le ministre, lui-même, peut utiliser comme il l'entend. Je n'ai aucune idée de ce que contient le document dont nous parlons, mais je me demande s'il ne serait pas plus intéressant d'obtenir un rapport du président du Conseil des ports nationaux au sujet de l'opinion du ministre, sur ce projet, plutôt que de perdre sans cesse notre temps en demandant à la Chambre d'examiner ceci et cela, ce qu'elle refusera de faire.

**M. Ellis:** Si nous voulons ce rapport, nous demanderons une motion.

**Le président:** A l'ordre. Le Comité peut faire cette demande. Si le ministre considère qu'il s'agit d'un document privé, c'est-à-dire interne à son ministère, il n'aura pas à le publier. Tout ce que le Comité demande, c'est que le ministre examine la possibilité de lui soumettre son rapport concernant l'expansion du port de Churchill. Il peut examiner cette requête et la rejeter s'il le désire.

La motion est adoptée.

**Le président:** Monsieur Hamilton, votre temps de parole est écoulé. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je voudrais poser une brève question à M. Taylor. Si j'ai bien compris, monsieur Taylor, ce qui figure dans le budget du Conseil des ports nationaux pour le port de Churchill est basé sur une enquête interne au ministère, adressée au ministre, et les crédits de 2 millions de dollars pour cette année et 3 millions de dollars pour l'année prochaine sont prévus à condition que le rapport soit approuvé, en partie ou en totalité, par le ministre. Est-ce bien cela?

**M. D. E. Taylor:** Je pense avoir expliqué comment nous sommes parvenus à ce chiffre de 5 millions de dollars, et je ne crois pas pouvoir affirmer que ceci a un rapport direct avec l'évaluation globale qui a été effectuée dans le cadre de l'enquête interne au ministère.

**M. Benjamin:** Dans cette enquête, vous avez mentionné le chiffre de 12 millions de dollars, pour utiliser au maximum ce port. D'après votre réponse, puisque vous n'avez pu préciser à quel travaux cette somme pourra être consacrée, puisqu'il pourra s'agir de dragage, de construction d'un quai, ainsi que d'autres travaux, je suppose que vous attendez que le ministre ait défini sa politique à ce sujet, avant d'engager des dépenses. Est-ce exact?

**M. D. E. Taylor:** Nous attendons une décision du ministre et du Conseil du Trésor, afin de faire toute dépense; le cas de Churchill n'est donc pas anormal. Le Comité a demandé cette enquête interministérielle. C'est au ministre de décider s'il pourra la lui donner. Je ne pense pas que vous y trouverez de révélations fabuleuses. Ce n'est simplement qu'un résumé de la situation, telle que nous la voyons.



[Texte]

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, in this whole exercise tonight we are able to get some specific answers on places like Vancouver and Montreal and even Saint John, even though it is provincial money, but we cannot get any specific information on Churchill. We got a little on Prince Rupert. Some members have more information than the witness has given us.

• 2225

**Mr. Chairman,** I would like to see this Committee consider asking the steering committee to bring back some recommendations on what this Committee does during the month of June, because until we get some policy decision out of the Minister and out of the government, not much else is going to happen in this whole Department of Transport. Churchill is only one of a number of examples. It seems to me this Committee had better start moving around and looking around a little more than we have been, because what we have here are mostly just meaningless empty figures. You know, what the hell is \$10 million of provincial money doing in the federal estimates? I think we should move to delete them.

**Mr. Guay (St. Boniface):** On a point of order, Mr. Chairman...

**The Chairman:** Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I do not think the statements made now by Mr. Benjamin are fair statements at all. I believe they are not fair to the Minister because he himself had an opportunity to come and question the Minister while the Minister was here. The Minister is coming back in front of this Committee again. We are not finished dealing with it, and because of that it is unfair for any member of this Committee to criticize the Minister while he is away overseas.

**An hon. Member:** Oh, get off it.

**Mr. Guay (St. Boniface):** He knows he has an opportunity to question the Minister on all the details he has mentioned tonight. I take strong objection to anyone saying that when he knows he can still question the Minister, cross-examine him if he wants, and even sit up late to question him.

**An hon. Member:** That is right.

**Mr. Guay (St. Boniface):** That is very unfair.

**The Chairman:** Order! Mr. Guay, I understand your concern for us. I would like to advise Mr. Benjamin that the Committee has three bills that may be coming up before it in June. If the Chair could get those bills passed through this Committee relatively quickly, we might have time for further examination of the ports. That is purely the Chair's opinion.

**Mr. Benjamin:** That isn't the way you talked last year.

**The Chairman:** The CNR financing bill is one, Bill C-128. The aeronautics bill is another, and there is another small bill, the Nanaimo harbour bill. If we can get those done then we could consider this. There will more than likely be a steering committee meeting either tomorrow afternoon or Thursday afternoon in which you could bring up this subject matter.

[Interprétation]

**M. Benjamin:** Monsieur le président, nous avons réussi, ce soir, à obtenir des réponses précises pour Vancouver, Montréal, et même Saint-Jean, alors qu'il s'agit de dépenses provinciales, mais nous ne pouvons rien savoir de précis au sujet de Churchill. Nous avons même obtenu quelque chose au sujet de Prince Rupert. Certains des membres du Comité disposent de plus d'information que le témoin.

Monsieur le président, j'aimerais que ce Comité examine la possibilité de demander quelles sont les recommandations du Comité directeur au sujet des activités du mois de juin, car il me semble que rien d'important ne va se passer dans tout ce ministère des Transports tant que le ministre n'aura pas défini de politique générale. Churchill n'est à ce sujet qu'un exemple. Il me semble que le Comité devrait agir et examiner la situation un peu mieux qu'il ne l'a fait jusqu'à présent, car tout ce que l'on nous a donné pour l'instant n'est que des chiffres inutiles, sans intérêt. En effet, que font ces \$10 millions provinciaux dans un budget fédéral? Je pense que nous pourrions proposer une motion pour supprimer cela.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, je voudrais faire appel au Règlement.

**Le président:** Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je ne pense pas que la déclaration de M. Benjamin soit tout à fait exacte. En effet, il a eu la possibilité de poser ses questions au ministre, lorsque celui-ci est venu témoigner. Le ministre reviendra d'ailleurs devant le Comité. Nous n'avons donc pas fini d'examiner ces questions et il me semble donc tout à fait injuste de le critiquer alors qu'il est à l'étranger.

**Une voix:** Cela suffit.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Le député sait qu'il pour poser au ministre toute question concernant les problèmes soulevés ce soir. Je m'oppose donc à ce genre de déclaration.

**Une voix:** C'est juste.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Cela n'est pas correct.

**Le président:** A l'ordre. Monsieur Guay, je comprends votre point de vue. J'aimerais signifier à M. Benjamin que le Comité aura peut-être à examiner 3 projets de loi d'ici le mois de juin. Si le président peut faire adopter ces projets de loi relativement rapidement, il nous restera alors suffisamment de temps pour procéder à un examen des ports. Voilà l'opinion du président.

**M. Benjamin:** Ce n'est pas ce que vous disiez l'an dernier.

**Le président:** Le Bill C-128, concernant le financement du CN, est l'un d'entre eux. Il y a également le Bill concernant les problèmes aéronautiques, et celui concernant le port de Nanaimo. Si ces bills pouvaient être adoptés, nous pourrions alors examiner votre suggestion. Il est plus que probable que le Comité directeur se réunira demain après-midi ou jeudi après-midi, ce qui lui permettrait d'examiner la question.

[Text]

If you are through, Mr. Benjamin, I will recognize Mr. Taylor.

**Mr. Benjamin:** I do not know what the CNR financing bill has to do with the National Harbours Board.

**The Chairman:** Well, it has to do with the work of this Committee.

**Mr. Benjamin:** Okay.

**The Chairman:** Mr. Taylor.

**Mr. Taylor (Churchill):** Thank you, Mr. Chairman. I have many more questions I would like to ask but time is going forward. I would like to dispel some of the misconceptions that appear to be in the minds of some of the members opposite. In view of the questioning that has been taken place and the answers that have been given, I would like to put a motion, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We have a motion before the Committee. I will read it out.

This Committee recommends that the government consider the advisability of undertaking immediately a complete program for improving and upgrading the Port of Churchill including dredging, wharf, grain handling and grain storage facilities.

Here again we have a motion which recommends that the government consider the advisability of something. It appears to be in order. Are there any comments? Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I believe the motion is out of order. But my point is this, that I want to speak on a point of order.

At 10 o'clock I suggested to you that we had been sticking pretty well to the rules with regard to adjourning at 10 o'clock. We allowed, Mr. Chairman, because we were a full complement at the time, that we go beyond 10 o'clock. You told us that you would give the boys, and you yourself named them, five minutes additional. Now because I happened to let one of the members go, we are confronted with a series of motions on the floor, which is being very unfair. Because of that I think you are not playing the ballgame that you were talking about a while ago.

**The Chairman:** Order, Mr. Guay.

• 2230

**Mr. Guay (St. Boniface):** This is not what we understood. The only reason we said we would carry on later was to give everybody five minutes and there was no talk about motions. All of the motions could have been brought in at ten o'clock prior to my telling some of the members that they could leave because of other urgent matters.

**The Chairman:** Mr. Guay, I interpret your remarks as questioning the fairness of the Chair.

I want to assure you that you started at 10.07; you were through at 10.13. Mr. Hamilton went from 10.13; there were a number of points of order raised in Mr. Hamilton's time. Mr. Benjamin took off at 10.22. Mr. Taylor then started at 10.27. It is now 10.30 p.m.

[Interpretation]

Si vous en avez terminé, monsieur Benjamin, je donnerai la parole à M. Taylor.

**M. Benjamin:** Je ne vois pas ce que le projet de loi concernant le financement du CN à avoir avec le Conseil des ports nationaux.

**Le président:** Il concerne le travail du Comité.

**M. Benjamin:** Très bien.

**Le président:** Monsieur Taylor.

**M. Taylor (Churchill):** Merci monsieur le président. J'ai beaucoup d'autres questions à poser mais je n'en aurai pas le temps. J'aimerais cependant faire disparaître certaines des idées fausses, se trouvant dans l'esprit de certains députés d'en face. Étant donné les questions posées ce soir, ainsi que les réponses qui ont été données, j'aimerais déposer une motion, monsieur le président.

**Le président:** Je vais vous lire la motion.

Le Comité recommande au gouvernement qu'il examine l'intérêt d'entreprendre immédiatement la réalisation d'un programme global destiné à améliorer et à agrandir le port de Churchill, comprenant des équipements de dragage, de traitements des céréales, de stockage des céréales et un quai.

Il s'agit encore d'une motion recommandant au gouvernement qu'il examine l'intérêt de prendre certaines mesures. Cette motion me semble donc réglementaire. Avez-vous des remarques à faire? Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je pense que la motion n'est pas réglementaire. Cependant, je voudrais faire un rappel au Règlement.

A 10 h. 00, je vous ai suggéré de respecter très strictement le règlement concernant la durée des séances du Comité. Nous avons alors décidé, monsieur le président, d'aller au-delà de 10 h. 00. Vous aviez dit que vous accorderiez à chacun des orateurs, que vous avez nommés, 5 minutes supplémentaires. Maintenant, puisque j'ai laissé l'un de nos députés partir, nous sommes confrontés à toute une série de motion, ce qui me semble très injuste. Étant donné cette situation, j'affirme que vous ne respectez pas les règles du jeu que vous avez vous-même définies il y a un instant.

**Le président:** Je vous rappelle à l'ordre, monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Ce n'est pas ce que nous avions compris. La seule raison pour laquelle nous avions dit que nous continuerions plus tard était pour donner cinq minutes à tous et il n'avait pas été question de propositions. Elles auraient pu être présentées à 10 h 00, avant que je ne permette à certains de partir parce qu'ils avaient d'autres questions urgentes à régler.

**Le président:** Monsieur Guay, j'ai l'impression que vous mettez en doute l'impartialité du président à l'assemblée.

Vous pouvez être certain que vous avez commencé à 10 h 07. Vous aviez terminé à 10 h 13. Monsieur Hamilton a commencé à 10 h 13 et plusieurs points d'ordre ont été soulevés pendant qu'il parlait. Monsieur Benjamin a commencé à 10 h 22. Monsieur Taylor a ensuite pris la parole à 10 h 27. Il est maintenant 10 h 30 du soir.



## [Texte]

**Mr. Guay (St. Boniface):** You misunderstood me, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I said at the time, the Chair cannot autocratically rule that this Committee adjourn at ten o'clock. The Chair is in the hands of the Committee. If someone moves a motion right now or at ten o'clock or at any time, we can adjourn if that motion carries. The Chair puts the motion and then it carries.

I have had long experiences in committees in trying to get them to adjourn at 10, 11 o'clock or 12 o'clock.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, I am glad you have helped me to bring out the point I wanted. My point is this: at ten o'clock we, on this side, could have moved a motion to adjourn...

**The Chairman:** Order. Mr. Guay has the floor.

**Mr. Guay (St. Boniface):** ... and the motion that we adjourn at ten o'clock could have carried.

**An hon. Member:** No.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Yes it could have. I know that for a fact.

Because you wanted, Mr. Chairman, to carry on, and given an opportunity for a second round of five minutes, I agreed along with the others that we would carry on until 10.30.

But this is a different ball game now: it is not allowing five minutes any more; it is a series of motions that we have to entertain. Some of the members understood you were just going to allow those that you mentioned to speak five minutes and now we are faced with a series of motions.

**The Chairman:** Mr. Guay, whether the motion would have carried at ten o'clock is far too difficult for me to determine at 10.30. I could not possibly advise you. The art of winning an argument is partly in timing and if you lost your timing that was not the fault of the Chair.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I did not lose my timing.

**The Chairman:** We have Mr. Taylor's time. He started at 10.27. We have a motion before the Committee; if there is nobody willing to speak to the motion, I will put the question.

**Mr. Poulin:** I am raising a point of order.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Poulin.

**Mr. Poulin:** Following on Mr. Guay's point, Mr. Chairman, if I may.

May I say that part of the rules of the game, as you mentioned, is a question of timing and timing as it appeared at ten o'clock. I must say I understood your ruling, Mr. Chairman—and you got the consent of the Committee for this ruling—that there would be certain members permitted to speak for a certain period of time. Then you say we have lost our sense of timing.

**The Chairman:** No, I did not say that you had lost your sense of timing. I said: part of the sense of winning an argument was timing. You may have been able to carry a motion to adjourn at ten o'clock and you may not have. The Chair has its opinions as to whether it could have carried or could not have, but I would not want to interpret how you may or may not have voted. I am trying to adhere to a consensus that was reached at ten o'clock of allowing four members plus Mr. Guay five minutes each.

## [Interprétation]

**M. Guay (Saint-Boniface):** Vous m'avez mal compris, monsieur le président.

**Le président:** J'ai dit alors que le président ne pouvait décider seul de lever l'assemblée à 10 h 00. Le président dépend du Comité. Si quelqu'un, maintenant, à 10 h 00 ou n'importe quand, a fait une proposition, si elle est adoptée, nous pourrions ajourner l'assemblée. Le président présente la proposition et ensuite elle est votée.

Il y a longtemps que j'essaie de faire lever des assemblées à 10 h 00, 11 h 00 ou minuit.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, je suis heureux que vous m'ayez aidé à soulever ce point. Je veux dire ceci: à 10 h 00 du soir, nous, de notre côté, aurions pu présenter une proposition d'ajournement...

**Le président:** S'il vous plaît, monsieur Guay a déjà la parole.

**M. Guay (Saint-Boniface):** ... et la proposition d'ajourner à 10 h 00 du soir aurait pu être adoptée.

**Une voix (dans l'assemblée):** Non.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Oui, elle aurait pu l'être, j'en suis certain.

Parce que vous vouliez continuer, monsieur le président, et parce qu'on pouvait faire une table ronde encore cinq minutes, j'ai accepté comme tous les autres de continuer jusqu'à 10 h 30.

Mais cela n'est plus la même chose maintenant: il ne s'agit plus d'accorder encore cinq minutes; nous avons à admettre toute une série de propositions. Quelques-uns ont compris que vous ne permettiez de ne parler cinq minutes qu'à ceux que vous aviez mentionné et nous sommes maintenant face à toute une série de propositions.

**Le président:** Monsieur Guay, je peux difficilement savoir si la proposition aurait été acceptée à 10 h 00 puisqu'il est déjà 10 h 30 du soir. Je ne peux rien vous conseiller. L'art de triompher dans une discussion réside souvent dans le choix du temps et si vous avez laissé passer cette chance, la faute n'en incombe pas au président.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je n'ai rien laissé passé.

**Le président:** Nous parlons pendant le temps qui est alloué à monsieur Taylor. Il a commencé à 10 h 27. Il y a une proposition soumise au Comité; si personne ne veut parler sur cette proposition, nous allons passer au vote.

**M. Poulin:** Je vais soulever un point d'ordre.

**Le président:** Vous pouvez le faire, monsieur Poulin.

**M. Poulin:** C'est dans le même sens que monsieur Guay, si je peux me permettre.

Puis-je dire que quelques-unes des règles du jeu, comme vous l'aviez mentionné, réside dans le choix du temps, et tel qu'il apparaissait à 10 h 00. Je dois avouer que je vous ai compris, monsieur le président,—et vous aviez l'autorisation du Comité pour le faire—quand vous avez alloué un certain temps de parole à quelques personnes. Vous dites maintenant que nous avons perdu cette occasion.

**Le président:** Non, je n'ai pas dit que vous aviez perdu cette chance. J'ai dit: une partie de la victoire réside dans le choix du temps. Vous auriez peut-être fait adopter une proposition d'ajournement à 10 h 00 et peut-être pas. Le président a déjà une idée sur son adoption ou non, mais il ne voudrait pas juger comment vous auriez ou n'auriez pas voté. J'essaie de m'en tenir à l'accord qui avait été conclu à 10 h 00, à savoir permettre à quatre personnes, en plus de monsieur Guay, de s'exprimer pendant cinq minutes.

## [Text]

We ran into difficulty on a motion moved by Mr. Hamilton. There were many points of order raised at that time and we are running into the same difficulty now. We are right on for the five minutes Mr. Taylor had; if we put the question we can still allow Mr. Howard his five minutes.

**Mr. Railton:** May I appeal to the Chair?

**Mr. Poulin:** I have not finished yet.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Poulin.

**Mr. Poulin:** I had the same understanding as I think you expressed just now: that these five members were to be permitted to have five minutes in which to ask questions and to complete the questioning that they had.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** On a point of order, Mr. Mazankowski.

**Mr. Poulin:** If I may have the courtesy of making my submissions as we have extended to you. My point, Mr. Chairman, is that I do agree with what you said: that each person was to be given five minutes as you had on your list to speak and to make the submissions they wanted to make.

But within that context, it was my understanding that it was to be done just so we could finish with the officials we had here tonight: to finish by way of questioning, by way of asking, and to obtain answers from these officials.

• 2235

I asked, at that point, Mr. Chairman, whether we could vote on the votes in the estimates that are before us now, and suggested that the officials could stay to answer the questions, period. And my understanding was that we would go ahead with the questioning. Now, as Mr. Guay has so eloquently illustrated, we are faced with a series of motions, one after the other, which I think is changing the rule in the middle of the game.

**The Chairman:** The Chair had no idea as to what kind of questions or what kind of motions Mr. Benjamin, Mr. Hamilton or Mr. Taylor might have in mind.

**Mr. Railton.**

**Mr. Railton:** It is the duty of the Chairman to rule the motion out of order because it is really asking for the expenditure of several million dollars, and that is not our business. I think it is completely out of order on that account.

The other thing is that we have already asked the Committee if the report is forthcoming, and there is no point in making a motion to spend all this money on Churchill until we have read the report. So I think it is ridiculous, and that it is out of order.

**The Chairman:** Mr. Railton, the Chair is advised by the Clerk that the wording is: "That this Committee recommend that the government consider the advisability..." The Committee can recommend that the government consider the advisability of spending "x" dollars, if it so desires, I suppose, and the government can turn it down.

## [Interpretation]

Nous avons eu des difficultés avec la proposition présentée par M. Hamilton. Il y eut alors plusieurs points d'ordre et nous faisons maintenant face au même problème. Nous avons écoulé les cinq minutes qui avaient été allouées à M. Taylor; si nous passons au vote, nous pourrions encore donner cinq minutes à M. Howard.

**M. Railton:** Puis-je invoquer le président?

**M. Poulin:** Je n'ai pas encore terminé.

**Le président:** Vous pouvez parler, monsieur Poulin.

**M. Poulin:** Ce que vous venez de dire correspond exactement à ce que j'avais compris: que l'on accorderait cinq minutes à ces cinq personnes, pour qu'elles puissent poser des questions et en finir avec leurs interrogations.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, sur une question d'ordre.

**Le président:** Sur une question d'ordre, monsieur Mazankowski.

**M. Poulin:** Je me permets de vous soumettre mon opinion, comme nous vous l'avions demandée. Je suis parfaitement d'accord avec ce que vous avez dit, monsieur le président: que l'on donne cinq minutes à chaque personne qui était inscrite sur votre liste, pour présenter leurs demandes.

Mais, dans les circonstances, j'avais pensé que cela ne serait fait que pour nous permettre de régler la question avec les fonctionnaires qui étaient ici ce soir: de la régler par des interrogations, des questions et des réponses que nous donneraient ces fonctionnaires.

J'ai demandé, à ce moment-là, qu'on vote sur les prévisions budgétaires et que les fonctionnaires demeurent pour répondre aux questions durant la période consacrée à cet effet. J'avais alors compris que nous pourrions poser les questions. Présentement, comme l'a dit si élégamment M. Guay, nous avons affaire à plusieurs motions, qui se suivent toutes, et qui, je pense, changent le règlement au milieu de la partie.

**Le président:** Je n'ai aucune idée du genre de questions ou de motions qu'ont dans la tête M. Benjamin, M. Hamilton ou M. Taylor.

Monsieur Railton.

**M. Railton:** Il est du devoir du Président de déclarer que la motion n'est pas en règle, parce qu'elle implique des dépenses de l'ordre de plusieurs millions de dollars, et cela ne nous concerne pas. Je crois qu'elle n'est pas en règle à cause de cela.

Autre chose, nous avons déjà demandé au Comité si un rapport était en voie d'être présenté, et je ne vois pas la raison de la motion, qui veut dépenser tout cet argent pour Churchill, avant d'avoir lu le rapport. Donc, je crois que c'est ridicule, et que ce n'est pas en règle.

**Le président:** Monsieur Railton, le Greffier me dicte à l'instant les mots exacts: «Que le Comité actuel recommande au gouvernement d'envisager l'utilité...». Le Comité peut montrer au gouvernement l'utilité de dépenser tel montant, s'il le désire, et le gouvernement, je suppose, peut le rejeter.



[Texte]

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, on a question of privilege.

**The Chairman:** Mr. Ellis, go ahead on a question of privilege.

**Mr. Ellis:** I take strong exception, Mr. Chairman, to my honourable friend, Mr. Guay, saying that the reasons these motions were put was because a member had left the room. I listened very carefully and that is what Mr. Guay said, and that is not a fact.

One motion was written about nine o'clock and was ready waiting for Mr. Taylor's turn. The second motion was obviously not even prepared until Mr. Guay told us about the study. At that point, of course, we did not have the motion ready.

So, I take exception to that statement.

**The Chairman:** Let us proceed with the question.

Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** On the motion, Mr. Chairman, I think that Mr. Railton brought out a very good point, in that, in view of the previous motion, we ought to wait until we get the report before we make a motion to implement it. In other words, here we have a motion requesting the report, or the study, if you want to call it that, and then, in the same breath, another motion saying, let us implement these things.

**An hon. Member:** It does not say that.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Yes, it does, in the second motion. Would you read the second motion for me, Mr. Chairman, so that I can continue my remarks.

**The Chairman:** It reads: "That this Committee recommend that the government consider the advisability of undertaking immediately a complete program of improving and upgrading the port of Churchill, including dredging, wharf, grain handling and grain storage facilities".

**Mr. Guay (St. Boniface):** I am just suggesting, and this is for your consideration, that this motion suggests that some things be implemented, whereas we have already moved and voted on a motion asking for the studies so that we can consider what recommendations were made and can then ask the government to do those things.

**Mr. Ellis:** Is that what the study contained?

**The Chairman:** Order, gentlemen. We are in the grips of studying Vote L90, which includes the expenditure of \$2 million on the port of Churchill and future expenditures estimated at \$3 million. I think the motion could well be included in that \$2 million and am therefore ruling it in order. If anybody wants to speak to it, they can.

Go ahead, Mr. Poulin.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, I would just like to comment very, very briefly on the same point that Mr. Railton raised, and that is that this has, implicit within that motion, the expenditure of funds; and it is my understanding that a bill such as that can only be brought forward by the government and by the government benches. I therefore suggest to you that it is not in order.

[Interprétation]

**M. Ellis:** Monsieur le président, question de privilège.

**Le président:** Allez-y, question de privilège.

**M. Ellis:** Je trouve à redire, monsieur le président, sur ce qu'a dit mon aimable collègue, M. Guay, concernant les motions qui avaient été proposées parce qu'un des députés avait quitté la pièce. J'ai écouté très attentivement, et c'est ce qu'a dit M. Guay, ce qui est faux.

On a écrit une motion vers neuf heures, et on attendait le tour de M. Taylor. La seconde motion n'a vraisemblablement pas été préparée jusqu'à ce que M. Guay nous parle de l'enquête.

A ce stage, naturellement, la motion n'était pas prête. Donc, je trouve à redire sur cette déclaration.

**Le président:** Continuons avec la question.

Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Sur cette proposition, monsieur le président, je crois que M. Railton a présenté un bon point, en ce sens que, par suite de la proposition précédente, nous devrions attendre le rapport avant de mettre une motion à effet. En d'autres mots nous avons une motion qui demande le rapport, ou, si vous préférez, l'enquête, et, du même coup, une autre motion qui veut rendre ces choses effectives.

**Un député:** Cela est faux.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Dans la seconde proposition. Monsieur le président, pourriez-vous lire la seconde proposition, pour que je puisse continuer avec mes remarques.

**Le président:** Elle se lit comme suit: «Que le Comité actuel recommande au gouvernement d'envisager l'utilité de créer immédiatement un programme de réparations et d'amélioration du Port de Churchill, comprenant le dragage, un entrepôt maritime, la manutention du grain, des installations pour l'entreposage du grain».

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je suggère tout simplement, et cela pour votre information, que cette motion veut que certaines choses soient rendues effectives, puisque nous avons déjà proposé et voté une motion qui demande les enquêtes, qui nous permettraient de considérer quelles recommandations ont été faites, et de demander alors au gouvernement de les faire.

**M. Ellis:** L'enquête contenait-elle cela?

**Le président:** A l'ordre, messieurs. Nous sommes pris pour étudier le vote L90, qui comprend les dépenses de \$2 millions consacrées au Port de Churchill et des dépenses futures évaluées à \$3 millions. Je crois que nous pourrions rattacher cette motion aux 2 millions, et la déclarer en règle. Si quelqu'un veut parler à ce sujet, allez-y.

Oui, Monsieur Poulin.

**M. Poulin:** Monsieur le président, j'aimerais émettre un commentaire très bref sur la même question soulevée par M. Railton, c'est-à-dire que cela est contenu dans la proposition concernant la dépense des fonds. Je crois qu'un tel bill ne peut être présenté que par le gouvernement et ses députés. Je vous dis donc qu'elle n'est pas en règle.

## [Text]

**The Chairman:** It is not a bill: it is just recommending that the government consider "the advisability". Mr. Taylor, the Chairman of the National Harbours Board, advised you that he thought the dredging would be included in the \$2 million expenditure, and ...

**Mr. Railton:** Pardon me, sir.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Railton.

**Mr. Railton:** This does not include the wharfage and the other things. There are three things mentioned in the motion. Dredging was approximately \$2 million. The others, it is my understanding, were between \$10 and \$12 million, as a possible or approximate figure. Now, let us face it.

**The Chairman:** The over-all study was ...

**Mr. Railton:** That is what he is talking about.

• 2240

**The Chairman:** No, he does not mention that; he just says in a program of improving and upgrading the wharfage and the dredging and so on.

**Mr. Howard:** Mr. Chairman, would you put the question by way of a roll call.

**The Chairman:** All right, roll call. Go ahead Mr. Clerk.

Motion agreed to: Yeas 9; nays, 6.

**The Chairman:** I have one more questioner left on my list.

**Mr. Guay (St. Boniface):** On a question of privilege.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I think it is very important to say this to you, Mr. Chairman, that the reason I voted against was not to eliminate anything from the estimates because the money is there, but we are waiting for the studies ...

**The Chairman:** Order, Mr. Guay, I am sure you are well aware that one cannot comment on how one votes.

**Mr. Mazankowski:** On a point of order, I just wanted to say to the Committee that we are grateful to Mr. Guay for having brought forth the information.

**The Chairman:** No, no. Mr. Howard.

Five minutes and then we will try to agree with an earlier consensus.

**Mr. Howard:** I do not want to do anything controversial, Mr. Chairman. I would like to give the Committee notice of an intention of mine at the appropriate time when we consider these matters, to move a motion and I will give you the sense of it now.

That we report the following to the House: Your committee recommends that a special committee of the House be appointed to investigate all aspects of transportation and communications, as such matters affect the four western provinces of Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia. That it have the power to call witnesses, to travel from place to place in Canada and then report its findings and recommendations as soon as is reasonable.

## [Interpretation]

**Le président:** Ce n'est pas un bill: on recommande tout simplement au gouvernement d'envisager «l'utilité». M. Taylor, président du Conseil des ports nationaux, pensait que le dragage était compris dans la somme de 2 millions, et ...

**M. Railton:** Excusez-moi, monsieur.

**Le président:** Allez-y, monsieur Railton.

**M. Railton:** Cela ne comprend pas le dragage et les autres choses. La motion comprend trois points. Le dragage était évalué à \$2 millions. Les autres, je crois, se situaient entre \$10 et \$12 millions, comme chiffre probable. A présent, soyons réalistes.

**Le président:** L'enquête complète ...

**M. Railton:** C'est ce dont il veut parler.

**Le président:** Non, il ne dit pas cela: il dit seulement un programme d'amélioration ou de perfectionnement du débarquement et du dragage et ainsi de suite.

**M. Howard:** Monsieur le président, voudriez-vous poser la question par appel nominal.

**Le président:** Bien sûr, appel nominal. Allez-y monsieur le greffier.

Motion adoptée par 9 voix contre 6.

**Le président:** Il reste encore une question.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Question de privilège.

**Le président:** Allez-y monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je crois qu'il est très important de vous dire, monsieur le président, que la raison pour laquelle j'ai voté contre n'était pas d'annuler quoi que ce soit des prévisions parce qu'il était question d'argent, mais parce que nous attendons les rapports d'études.

**Le président:** Point d'ordre, monsieur Guay. Vous savez très bien que personne ne peut faire de commentaires sur le vote de quiconque.

**M. Mazankowski:** Sur ce point d'ordre, je veux tout simplement dire au Comité que nous sommes reconnaissants à M. Guay de nous avoir fourni le renseignement.

**Le président:** Non, non. Monsieur Howard.

Encore cinq minutes et nous essaierons ensuite de nous mettre d'accord par consensus.

**M. Howard:** Je ne veux pas créer aucune controverse, monsieur le président. Je voudrais aviser le Comité que mon intention au moment approprié, lorsque le sujet sera abordé, de proposer une motion dont je vous ferai part dans les grandes lignes maintenant.

Attendu que nous faisons rapport de ce qui suit à la Chambre: votre Comité recommande qu'un comité spécial de la Chambre soit désigné pour enquêter sur tous les points des transport et communications car ce domaine influe sur les quatre provinces de l'Ouest, à savoir le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique. Que ce Comité ait le pouvoir de faire appel à des témoins, de se déplacer de localité en localité dans le Canada et ensuite de faire un rapport de ses observations et recommandations dans un délai raisonnable.



[Texte]

**The Chairman:** I appreciate, Mr. Howard, that you are just giving notice.

**Mr. Howard:** I can travel without the necessity of this but I want to enlighten some of you government members about things out there. The reason for the special committee, Mr. Chairman, is that I understand it would be out of order for us to recommend to the House that we have some kind of authority given to us ourselves. So that is the reason for the special committee.

Just in winding it up, I would like to ask this. Mr. Taylor mentioned earlier the grain elevator in Prince Rupert and that he had looked at certain aspects of it. Mr. Jamieson, when he was Minister of Transport, I could not find it before quickly enough, but I have found it now, on May 25 said:

On March 23, I announced in the House that Prince Rupert has become Canada's tenth national harbour. I have requested the National Harbours Board to invite proposals that will lead to the establishment of a modern grain trans-shipment facility at Prince Rupert.

The Minister requested that the National Harbours Board invite proposals for the establishment etc. How have you gone about inviting those proposals?

**Mr. D. E. Taylor:** Certainly, you are aware of the major study that was done by Wright Engineers Ltd. which I think, fits into that category very clearly. That is the one you referred to which totalled something like \$11 million in several phases.

**Mr. Howard:** You invited that as a proposal?

**Mr. D. E. Taylor:** Oh, yes, we certainly had that study done, we certainly had that work done. Beyond that, I have discussed our approach to the grain handling situation and that is really what has been done.

**Mr. Howard:** What did Wright Engineering say about the ...

• 2245

**Mr. D. E. Taylor:** About the grain handling?

**Mr. Howard:** ... establishment of a modern grain trans-shipment facility at Prince Rupert?

**Mr. D. E. Taylor:** That obviously was not covered in that particular study. Do I get the picture?

**Mr. Howard:** That is right, it was not. If it was not, Mr. Taylor, then why did you just say that the one thing you had done was refer to the Wright Engineering report ...

**Mr. D. E. Taylor:** That is right.

**Mr. Howard:** ... when they did not deal with that subject.

**Mr. D. E. Taylor:** Including. I think the phrase there is "including".

[Interprétation]

**Le président:** J'apprécie le fait, monsieur Howard, que vous ne fassiez qu'aviser.

**M. Howard:** J'aurais pu m'en dispenser, mais je voulais faire la lumière sur certaines choses qui se produisent là-bas, au profit de certains membres du gouvernement. La raison d'être de ce comité spécial, monsieur le président, est que je comprends qu'il serait hors de question pour nous de recommander à la Chambre qu'une certaine autorité nous soit accordée à nous-mêmes. Voilà donc la raison de ce comité spécial.

Pour terminer, je voudrais demander ceci. M. Taylor faisait état de l'élévateur à grain de Prince-Rupert et qu'il s'était penché sur certaines questions s'y rapportant. M. Jamieson, lorsqu'il était ministre des Transports, je n'ai pu le trouver assez rapidement auparavant, mais maintenant c'est fait, a dit le 25 mai:

Ce 23 mars, j'annonce à la Chambre que Prince-Rupert est devenu le dixième port national du Canada. J'ai demandé au Conseil des ports nationaux de faire des demandes de soumission qui aboutiront à l'installation d'appareil moderne de transbordement du grain à Prince-Rupert.

Le Ministre a demandé que le Conseil des ports nationaux fasse une demande de soumission pour l'établissement, etc. Qu'est-il devenu de ces demandes de soumission?

**M. D. E. Taylor:** Vous êtes certainement au courant de l'importante étude qu'a faite Wright Engineers Ltd qui je crois, est certainement à la hauteur dans ce domaine. Cette étude à laquelle vous faites allusion a coûté une somme de près de 11 millions de dollars faite en plusieurs versements.

**M. Howard:** C'est cela que vous considérez comme une soumission?

**M. D. E. Taylor:** Oh, oui, nous avons sûrement fait faire cette étude, nous avons sûrement fait faire ce travail. En outre, j'ai discuté de notre nouvelle approche pour prendre en main la situation du grain, et c'est cela qui a réellement été fait.

**M. Howard:** Qu'a dit la compagnie Wright Engineering sur ...

**M. D. E. Taylor:** Sur la manipulation du grain?

**M. Howard:** La mise sur pied des installations modernes de transbordement du grain à Prince-Rupert?

**M. D. E. Taylor:** Ceci n'a évidemment pas été traité dans cette étude. Est-ce bien compris?

**M. Howard:** C'est vrai. Mais si on ne l'a pas étudié, monsieur Taylor, pourquoi avez-vous dit que la seule chose que vous ayez faite ait été d'avoir consulté ce rapport de Wright Engineering.

**M. D. E. Taylor:** C'est vrai.

**M. Howard:** Quand il ne traitait de ce sujet.

**M. D. E. Taylor:** Inclusivement. Je crois que la phrase dit: «inclusivement».

[Text]

**Mr. Howard:** Including what?

**Mr. D. E. Taylor:** We invited proposals which would relate to a major trans-shipment handling facility. I think that is the first part of that statement. I am just speaking from memory, too.

**Mr. Howard:** "I have requested the National Harbours Board to invite proposals that will lead to the establishment of a modern grain trans-shipment facility at Prince Rupert."

**Mr. D. E. Taylor:** Right.

**Mr. Howard:** I want to know what proposals you had invited. How did you go about this invitation of proposals? You tell me that Wright Engineering was the one.

**Mr. D. E. Taylor:** Right.

**Mr. Howard:** Your report of Wright Engineering does not touch that subject.

**Mr. D. E. Taylor:** That is right.

**Mr. Howard:** What else has happened?

**Mr. D. E. Taylor:** We have done nothing specifically related to that.

**Mr. Howard:** You could put a period at the end of "nothing".

**Mr. D. E. Taylor:** Oh, no.

**Mr. Howard:** All right.

**Mr. D. E. Taylor:** I told you about our approach to the grain handling problem separately, yes.

**Mr. Howard:** All right, okay.

**Mr. D. E. Taylor:** But, the proposals you are talking about was related to this other thing.

**Mr. Campbell:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. Campbell.

**Mr. Campbell:** We have a list of names and we should have ended at 10.30 p.m. It is now 10.45 p.m. and I think we should adjourn.

**The Chairman:** Well, Mr. Campbell, you have no real point of order unless you are prepared to move a motion to adjourn. Mr. Howard was given 5 minutes at 10.43 a.m. and it is now ...

**Mr. Campbell:** I think I do have a point of order, Mr. Chairman. The Committee agreed on 5 members, 5 minutes to speak and I think we have gone well beyond that time.

**The Chairman:** He is the fifth one on the list, Mr. Campbell, and the Chair has been trying to hurry the thing along. One more minute, Mr. Howard.

**Mr. Howard:** One more minute, my gosh. What estimate cost do you have of the Ridley Island site, the coal shipment port?

**Mr. D. E. Taylor:** I have not seen a recent estimate. I talked to the original developers of that some two years ago and I would not want to give you a figure. I really could not.

[Interpretation]

**M. Howard:** Y compris quoi?

**M. D. E. Taylor:** Des appels d'offres qui concerneraient une installation importante de manutention de transbordement. Je crois que c'est la première partie de la déclaration; je cite de mémoire.

**M. Howard:** «J'ai demandé au Conseil des ports nationaux de faire des offres qui mèneront à la mise sur pied d'une installation moderne de transbordement à Prince Rupert.»

**M. D. E. Taylor:** C'est exact.

**M. Howard:** Je voulais savoir quelles propositions vous aviez faites. Comment vous en êtes-vous occupés? Vous me dites que c'est Wright Engineering?

**M. D. E. Taylor:** C'est cela.

**M. Howard:** Votre rapport sur Wright Engineering traitait de ce sujet.

**M. D. E. Taylor:** C'est exact.

**M. Howard:** Qu'est-il arrivé d'autre?

**M. D. E. Taylor:** Nous n'avons rien fait à ce qui se rapporte à ce cas en particulier.

**M. Howard:** Vous pourriez mettre un point après le mot rien.

**M. D. E. Taylor:** Non.

**M. Howard:** Oui.

**M. D. E. Taylor:** Oui, je vous ai parlé séparément de notre manière d'envisager le problème de la manutention du grain.

**M. Howard:** Oui, d'accord.

**M. D. E. Taylor:** Mais, la proposition dont vous parlez veut dire tout autre chose.

**M. Campbell:** Monsieur le président, question d'ordre.

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** Nous avons une liste de noms et nous aurions dû terminer à 10 heures du soir. Il est maintenant 10 heures 45 et je crois que nous devons ajourner plus tôt.

**Le président:** Eh bien, monsieur Campbell, ce n'est pas réellement une question d'ordre, à moins que vous ne soyez prêt à en faire une proposition. A 10h43 on a alloué 5 minutes à M. Howard et il est maintenant ...

**M. Campbell:** C'est vraiment un point d'ordre monsieur le président. Le comité a accepté 5 personnes pour parler 5 minutes et je crois que nous avons largement dépassé ce temps.

**Le président:** Il est le cinquième sur la liste, monsieur Campbell, et le président a tenté d'accélérer la procédure. Monsieur Howard, une minute encore.

**M. Howard:** Une seule minute! A quel coût évaluez-vous le site de Ridley Island, le port de transbordement du charbon.

**M. D. E. Taylor:** Je n'en ai pas vu l'évaluation récente. Il y a déjà deux ans que j'ai parlé à ces directeurs et je préférerais ne pas vous donner de chiffres. Je ne pourrais vraiment pas.



[Texte]

**Mr. Howard:** Wright Engineering says \$44 million.

**Mr. D. E. Taylor:** It could well be. I really would not want to put a figure on it.

**Mr. Howard:** I see. The proposal for Ridley Island and Prince Rupert, as a coal shipment port came into the picture with the interest exhibited by McIntyre Porcupine Mines Ltd and their coal deposits in Alberta.

**Mr. D. E. Taylor:** Right.

**Mr. Howard:** And not Sunka-Mines Coal which came latter to that.

**Mr. D. E. Taylor:** Okay.

**Mr. Howard:** What has happened to McIntyre Porcupine?

**Mr. D. E. Taylor:** To my knowledge—and they would have to speak for this—I have heard nothing to indicate that they have reached agreement on the sale of their coal. You may know more than that. That is really all I know.

**Mr. Howard:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** The Chair is through the list. Can we reach some agreement?

There has not been an exhaustive number of questions on Vote 85 referring to the Jacques Cartier Bridge, expenditures of \$500,000.

Shall Vote 85 carry?

**Some hon. Members:** Agreed.

Vote L90, advances to the National Harbours Board to meet capital expenditures of \$28,100,000.

Shall Vote L90 carry?

**Some hon. Members:** Agreed.

Votes 85 and L90 agreed to.

**The Chairman:** Just a minute. Shall I report the estimates of the National Harbours Board to the House with the recommendations that we have passed, of course?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Ellis:** I move that we adjourn.

**The Chairman:** Meeting adjourned.

[Interprétation]

**M. Howard:** Wright Engineering affirme 44 millions de dollars.

**M. D. E. Taylor:** C'est possible, je ne voudrais vraiment pas annoncer un nombre précis.

**M. Howard:** Je vois. La proposition de faire de Ridley Island et Prince Rupert des ports de transbordement de charbon entrain dans une ligne de compte de la compagnie McIntyre Porcupine Mines et leurs gisements de charbon en Alberta.

**M. D. E. Taylor:** C'est cela.

**M. Howard:** Et non Sunka Coal Mines qui est venu plus tard.

**M. D. E. Taylor:** D'accord.

**M. Howard:** Qu'est-il arrivé à McIntyre Porcupine?

**M. D. E. Taylor:** Autant que je sache, il devrait en parler, je n'ai rien su qui puisse indiquer qu'ils ont conclu un accord sur la vente de leur charbon. Vous en savez peut-être plus long. C'est tout ce que j'en sais.

**M. Howard:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** La liste est maintenant terminée. Pouvons-nous en arriver à un accord?

Nous n'avons pas eu beaucoup de questions au sujet du crédit 85 portant sur le pont Jacques-Cartier, dépense au montant de 500,000 dollars.

Le crédit 85 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

Le crédit L90—Prêts au Conseil des ports nationaux pour combler les dépenses en immobilisation de 28,100,000 dollars.

Le crédit L90 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

Les crédits L85 et L90 sont adoptés.

**Le président:** Une minute encore. Dois-je faire rapport des crédits du Conseil des ports nationaux à la Chambre en disant que nous les avons adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**M. Ellis:** Je propose l'ajournement.

**Le président:** La séance est levée.





HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Tuesday, May 29, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 10

Le mardi 29 mai 1973

Président: M. Jack Horner

Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

### RESPECTING:

Estimates 1973-74—  
Department of Communications

### CONCERNANT:

Budget des dépenses 1973-1974—  
Ministère des Communications

### INCLUDING:

The Third Report to the House

### Y COMPRIS:

Le troisième rapport à la Chambre

### APPEARING:

The Honourable Gérard Pelletier  
Minister of Communications

### COMPARAÎT:

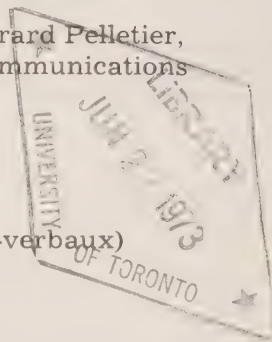
L'honorable Gérard Pelletier,  
Ministre des Communications

### WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

### TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

|  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| Arrol  | Ellis                               |
| Beatty ( <i>Wellington-Grey-<br/>Dufferin-Waterloo</i> ) | Godin                               |
| Benjamin   | Guay ( <i>Saint-<br/>Boniface</i> ) |
| Campbell   | Howard                              |

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

|             |                             |
|-------------|-----------------------------|
| Loiselle    | Schumacher                  |
| Mazankowski | Stewart ( <i>Cochrane</i> ) |
| Nowlan      | Stollery                    |
| Poulin      | Taylor—(19).                |
| Railton     |                             |

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Thursday, May 24, 1973:

Mr. Duquet replaced Mr. Lessard.

On Monday, May 28, 1973:

Mr. Stewart (*Cochrane*) replaced Mr. Poulin.

On Tuesday, May 29, 1973:

Mr. Arrol replaced Mr. Hamilton (*Swift Current-  
Maple Creek*);  
Mr. Nowlan replaced Mr. Bell;  
Mr. Poulin replaced Mr. Turner (*London East*);  
Mr. Stollery replaced Mr. Duquet.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 24 mai 1973:

M. Duquet remplace M. Lessard.

Le lundi 28 mai 1973:

M. Stewart (*Cochrane*) remplace M. Poulin.

Le mardi 29 mai 1973:

M. Arrol remplace M. Hamilton (*Swift Current-  
Maple Creek*);  
M. Nowlan remplace M. Bell;  
M. Poulin remplace M. Turner (*London-Est*);  
M. Stollery remplace M. Duquet.



## REPORT TO THE HOUSE

Thursday, May 24, 1973

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## THIRD REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Tuesday, February 27, 1973, your Committee has considered Votes 85 and L90 relating to National Harbours Board under Transport in the Estimates for the fiscal year ending March 31, 1974 and reports the same.

While considering these Votes, your Committee agreed to report the following to the House:

Your Committee recommends that the Government consider the advisability of making available to this Committee the report on the upgrading of the Port of Churchill.

Your Committee recommends that the Government consider the advisability of undertaking immediately a complete program for improving and upgrading the Port of Churchill including dredging, wharf, grain handling and grain storage facilities.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 9*) is tabled.

Respectfully submitted,

*Le président*

JACK H. HORNER

*Chairman*

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 24 mai 1973

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## TROISIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 27 février 1973, le Comité a examiné les crédits 85 et L90 ayant trait au Conseil des ports nationaux sous le titre Transports du Budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1974 et en fait rapport.

Lors de l'étude de ces crédits, le Comité a convenu de faire rapport à la Chambre dans les termes suivants:

Le Comité recommande au gouvernement d'étudier l'opportunité de mettre à la disposition du Comité le rapport sur les améliorations à apporter au port de Churchill.

Le Comité recommande au gouvernement d'étudier l'opportunité d'entreprendre immédiatement la réalisation d'un programme complet d'amélioration au port de Churchill portant notamment sur le dragage, les quais, la manutention des grains et les installations d'entreposage du grain.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages pertinents (*fascicule n° 9*) est déposé.

Respectueusement soumis,

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 29, 1973

(15)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Arrol, Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Campbell, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Loisel, Mazankowski, McRae, Nowlan, Poulin, Railton, Stewart (*Cochrane*) and Stollery.

*Appearing:* The Honourable Gérard Pelletier, Minister of Communications.

*Witnesses: From the Department of Communications:* Mr. de Montigny Marchand, Acting Deputy Minister; Mr. Gordon Nixon, Administrator, Telecommunications Management Bureau.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Estimates 1973-74. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 3, 1973, Issue No. 1*)

The Committee proceeded to the consideration of the Estimates 1973-74 relating to the Department under Communications.

On Vote 1—Operating expenditures—

The Minister and Mr. Marchand answered questions.

Mr. Poulin moved,—That the Committee adjourn at 11:00 o'clock a.m. this day.

The question being put on the said motion, it was agreed to on the following division: YEAS—8; NAYS—4.

The Minister and the witnesses answered further questions.

At 11:00 o'clock a.m., pursuant to order made this day, the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 29 MAI 1973

(15)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Arrol, Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Campbell, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Loisel, Mazankowski, McRae, Nowlan, Poulin, Railton, Stewart (*Cochrane*) et Stollery.

*Comparaît:* L'honorable Gérard Pelletier, ministre des Communications.

*Témoins: Du ministère des Communications:* M. de Montigny Marchand, sous-ministre intérimaire; M. Gordon Nixon, administrateur, Bureau de gestion des télécommunications.

Le comité reprend l'étude de son ordre de renvoi portant sur le budget des dépenses 1973-1974. (*Voir procès-verbal du mardi 3 avril 1973, fascicule n° 1*).

Le comité passe à l'étude des dépenses 1973-1974 du ministère sous la rubrique Communications.

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement—

Le ministre et M. Marchand répondent aux questions.

M. Poulin propose—Que le comité suspende ses travaux jusqu'à 11 heures aujourd'hui.

La motion mise aux voix est adoptée sur division par 8 voix contre 4.

Le ministre et les témoins répondent à d'autres questions.

A 11 heures, en conformité de l'ordre adopté aujourd'hui, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, May 29, 1973

• 0943

[Texte]

**The Chairman:** Gentlemen, while I do not see a quorum, a motion suggests that we can proceed provided no motions are put as long as we have more than five members and two parties are represented. We have three parties represented and more than five members. The Minister has given us his time, May 31 is approaching and I think we should proceed. On that note, I will proceed and I hope that before long a quorum will be in attendance and, we can ask that the evidence and the questions be printed, according to the standard procedure. Having said that, Mr. Minister, do you have a statement that you would like to make?

**Hon. Gérard Pelletier (Minister of Communications):** No, Mr. Chairman. I think the statement that I will make is on the objectives and program description of the Department of Communications, but you have it in the Blue Book already. I would like to introduce my officials attending this morning.

Starting on my right ... M. de Montigny Marchand, sous-ministre suppléant; M. Godbout de l'administration; M. John Chapman sous-ministre adjoint des recherches; M. André Lapointe, sous-ministre adjoint à la coordination; M. Douglas Parkhill, sous-ministre adjoint à la planification; M<sup>me</sup> Christine Sirois directrice des Services d'information; M. Gauvin, chef du Service des finances; M. MacDonald qui est mon adjoint et tout au bout, M. Gordon Nixon. Voilà, je n'ai donc pas de déclaration initiale à faire, mais je suis à votre disposition pour répondre aux questions qu'aura pu vous inspirer la lecture du Livre bleu au chapitre des prévisions budgétaires du ministère des Communications.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. We are now ready for questions. I have Mr. Nowlan on my list. Anyone else who wants to go on my list should so signify.

• 0945

**Mr. Nowlan:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I can perhaps appreciate your abbreviated statement in view of the green paper and some other speeches that you have recently made which have started to outline—to many, anyway—some of the problems and/or the position of the government. However, in view of what Minister Carton said in Ontario last Thursday, I believe, or Friday ...

**The Chairman:** Friday.

**Mr. Nowlan:** ... and in view of what Minister L'Allier said in Quebec and the fact that perhaps a few other provinces will be making similar statements from a provincial position as to where they feel they fit on cablevision, I would first like to ask, using somewhat the analogy of the offshore mineral rights, if you feel—and I am thinking particularly of what you said about Mr. L'Allier in the House, and unfortunately I was not there but I read it—this question of the jurisdictional conflict between provincial and federal with respect to cablevision is strictly a legal question, a political question, or a combination of both. I hearken back to Mr. Pearson in connection with the offshore mineral rights when there was a difference of opinion as to whether that was strictly a legal or a political question. I would like to know what you feel about that because it might help with respect to some of the discussions that are going to ensue in this important field.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 29 mai 1973

[Interprétation]

**Le président:** Messieurs, puisque le quorum n'est pas atteint, une motion propose que nous commençons, pourvu qu'aucune motion ne soit présentée lorsque nous avons plus de cinq membres et que deux partis sont représentés. Il y a trois partis représentés et nous avons plus de cinq membres. Le ministre nous a consacré du temps; le 31 mai approche et je crois qu nous devrions commencer. Commençons donc, et espérons que le quorum sera atteint bientôt pour que les témoignages et les questions soient imprimés comme il se doit. Monsieur le Ministre, avez-vous une remarque à formuler à ce sujet?

**L'hon. Gérard Pelletier (ministre des Communications):** Non, monsieur le président. Ma remarque concernera les objectifs et la description du programme du Ministère des Communications; mais c'est déjà dans le Livre bleu. J'aimerais vous présenter les fonctionnaires de mon ministère qui assistent à cette réunion.

Tout d'abord, à ma droite ... Mr. de Montigny Marchand, acting deputy minister; Mr. Godbout from the Administration; Mr. John Chapman, assistant deputy minister for Research; Mr. André Lapointe, assistant deputy minister for Coordination; Mr. Douglas Parkhill, assistant deputy minister for Planning; Mrs Christine Sirois, Director of Information Services; Mr. Gauvin, Head of Financial Services; M. MacDonald, my assistant, and at the very end, Mr. Gordon Nixon. That's it, and I have no initial comment to make; and I am quite willing to answer any question concerning the estimates of the Department of Communications, as presented in the Blue Book.

**Le président:** Merci, M. le Ministre. Nous sommes prêts à entendre les questions. M. Nowlan est en tête de liste. Tous ceux qui veulent faire inscrire leur nom sur la liste doivent le dire.

**M. Nowlan:** Merci, M. le Président. M. le Ministre, je peux peut-être comprendre votre brève déclaration concernant le Livre vert et les autres discours que vous avez prononcés et qui esquissent—pour certaines du moins—quelques-uns des problèmes et l'attitude du gouvernement. Cependant, compte tenu de ce que le Ministre Carton a dit en Ontario, mardi dernier, je crois, ou vendredi ...

**Le président:** Vendredi.

**M. Nowlan:** ... et compte tenu de ce qu'a dit le Ministre L'Allier au Québec et du fait que probablement plusieurs autres provinces donneront également leur point de vue sur la télévision par câble, j'aimerais premièrement, vous demander, me référant à la question des droits miniers hors du littoral, et je songe surtout à ce que vous avez dit au sujet de M. L'Allier à la Chambre, malheureusement j'étais absent, mais je l'ai lu—si ce conflit fédéral-provincial au sujet de la conférence en ce qui concerne la télévision par câble est de matière juridique, politique, ou les deux. Je me réfère à ce qu'a dit M. Pearson au sujet des droits miniers hors du littoral, lorsqu'on se demandait si c'était une question juridique ou politique. J'aimerais connaître votre opinion à ce sujet, car je crois qu'elle peut jeter une lumière sur les discussions qui suivront concernant ce domaine important.

## [Text]

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** A simple answer right now would be that it is, of course, both. To a large extent it is a matter of knowing how the provincial ministers of communications feel about it. I have said repeatedly that we prefer and turn to consultations, negotiations and discussions to try to find an arrangement between ourselves which, on the one hand, will maintain what the federal government thinks is essential for coherence. In the field of broadcasting I understand this is what you are dealing with in order to maintain a national broadcasting system and not to jeopardize it in any way and, on the other hand, satisfying the legitimate interests of the provinces, which are obviously growing and worrying them more and more.

We have indicated our preference for a negotiated settlement. This is why we put in train the whole process with our green paper and held meetings with many of the provinces that have the most important communications networks or difficulties with the present state of affairs in the field of regulation or otherwise. However, I think there is no contradiction in the fact that when Quebec placed before us a *fait accompli* and you say, "Well, you are obviously going the legal way because you pretend that the legislation you just passed is constitutional when we think that the legislation might be, because you say in so many words in article 2 that it is within the jurisdiction of the Province of Quebec, but we think the way you interpret it is *ultra vires*, and if you go the legal way by having your regulatory body place before us one *fait accompli* after another, then you have chosen the legal way and we will reply in kind because we have no other choice. You cannot very well negotiate with someone who makes gesture after gesture without consultation of any kind.

**Mr. Nowlan:** I appreciate part of that answer but, perhaps without being too provocative, would you say that the momentum of the provinces has increased in this field because of the vacuum of policy and/or definition of policy on the part of the federal government? I realize that is an argumentative question, and technology and everything else has increased, but I wonder, in view of the fact that it has taken two to three years to get the green paper and/or to arrange a federal/provincial meeting, if this has not aggravated the situation between the provinces and the federal government in this complicated field?

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** I honestly do not think this is the reason for it. My reason for not agreeing with you on this is fairly simple: the provinces took a growing interest in almost the exact measure to which the federal government was putting its own house in order. For instance, you know that for a long time the matter of permits to operate cable systems was strictly a technical one within, I believe, the Department of Transport. Then the Broadcasting Act in 1969 set up the CRTC, and the act gave authority to the CRTC. It was when the CRTC started putting the whole place in order that the provinces woke up to the necessities that they saw, and that they still see and advocate, of having some provincial authority on telecommunication systems.

• 0950

To a large extent the provinces were part of the process that led to the green paper, and they were also part of the delay because we had all kinds of contact and discussion

## [Interpretation]

**M. Pelletier (Hochelaga):** Pour donner une réponse toute simple, il s'agit naturellement d'une question juridique et politique. Dans une grande mesure, il s'agit de connaître l'opinion des ministres provinciaux des communications à ce sujet. J'ai déjà dit que nous préférons avoir des délibérations, des négociations et des discussions pour essayer d'obtenir un accord entre nous, ce qui, d'un côté, maintiendrait la cohésion, de l'avis du gouvernement fédéral. En ce qui concerne la radio-diffusion, je crois que vous vous en occupez, car vous désirez conserver le réseau national de radiodiffusion, et ne pas le mettre en péril. Par ailleurs, vous voulez satisfaire les intérêts légitimes des provinces, intérêts qui augmentent à vue d'œil et les inquiètent de plus en plus.

Nous avons indiqué notre préférence pour un accord négocié. C'est pourquoi nous avons mis en œuvre le procédé au complet, en compagnie de notre Livre vert, et avons eu des rencontres avec les provinces qui possèdent les réseaux de communication les plus importants ou les difficultés les plus sérieuses en ce qui a trait à l'état de leurs affaires, dans le domaine de la réglementation ou autre. Cependant, je ne crois pas qu'il y ait contradiction dans le fait que, lorsque le Québec nous met devant un fait accompli, et vous dites «vous adoptez le procédé légal parce que vous pensez que la loi que vous venez d'adopter est conforme à la constitution, nous croyons, comme il est dit à l'Article 2, qu'elle relève de la Province de Québec»; mais, la manière dont vous l'interprétez est *ultra vires*, si vous adoptez le procédé juridique, en demandant à votre organisme investi d'un pouvoir de réglementation de nous mettre constamment devant des faits accomplis, vous avez alors adopté le procédé juridique, et nous répliquerons alors de la même façon, parce que nous n'avons pas le choix. On ne peut pas négocier avec quelqu'un lorsque celui-ci agit continuellement sans consultation.

**M. Nowlan:** Je suis satisfait d'une partie de la réponse. Cependant, sans vouloir trop vous provoquer, êtes-vous d'accord pour dire que les provinces prennent de plus en plus de vitesse dans ce domaine, à cause de l'absence ou de l'imprécision des politiques à ce sujet de la part du gouvernement fédéral? Je sais bien que cette question prête à controverse, et que la technique a évolué. Mais je me demande, considérant le fait qu'il s'est écoulé deux ou trois ans avant d'obtenir le Livre vert et la rencontre fédérale-provinciale, si cela n'a pas accru la gravité de la situation du fédéral et des provinces dans ce domaine compliqué.

**M. Pelletier (Hochelaga):** Franchement, je ne crois pas que ce soit la cause. Je ne suis pas d'accord avec vous pour une raison très simple: les provinces ont commencé à s'intéresser au moment où le gouvernement fédéral a commencé à mettre de l'ordre dans ses affaires. Vous vous souvenez par exemple que pendant longtemps, les permis autorisant l'exploitation d'un système de câblodiffusion dépendaient strictement du ministère des Transports. Puis en 1969, la Loi sur la radiodiffusion a institué le CRTC et lui a conféré ces pouvoirs. Ce n'est que lorsque le CRTC a commencé à mettre de l'ordre que les provinces se sont réveillées; elles ont commencé à sentir le besoin, et elles le sentent encore et le défendent, d'avoir compétence dans le domaine des télécommunications.

Les provinces sont en grande partie à l'origine du Livre vert; elles sont aussi partiellement responsables du retard car nous avons eu avec elles toutes sortes de contacts et de



## [Texte]

with them. I remember in 1970—and even before that, I am told in elaborating the report of the commission the provinces were consulted and were part of the act. And when I was, briefly, Minister of Communications in 1970 I went to all the provincial capitals over a period of about two months, and had lengthy discussions. Honestly, I must say that the provinces were not ready then to answer our questions, and they were not very intent on clarifying various points, because they were just starting to consider all the facts and the cases in point.

**Mr. Nowlan:** You mentioned the national broadcasting system. I guess part of the dilemma is the cable and its place in broadcasting; but taking the national broadcasting system more or less as it is set out in the Broadcasting Act, and the attempt of the federal government to maintain, in your words, some coherence in this field, what proposals or what plans have you? Or are you waiting until after the meeting? Have you been able to finalize the meeting, for fall with your counterparts, the provincial Ministers? Has a firm date been set?

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** No; there is a general agreement for the first part of October or the middle of October. But they are not counting on finalizing anything before they meet—and they are meeting on May 30—to be clear about that, before the end of June. What we could finalize though, was a meeting of officials; they are meeting in July.

**Mr. Nowlan:** Will that weekend meeting of the provincial Ministers affect the decision to have the officials meet here in Ottawa in July? Is that officials meeting in July firm?

**Mr. de Montigny Marchand (Acting Deputy Minister, Department of Communications):** It is pretty firm. Mr. Pelletier proposed two dates. Everybody agreed about the beginning of July, that is firm. A majority is in favour of July 5 and 6, but you never know.

One thing that is not firm is whether, before a federal-provincial meeting, the provincial Ministers wish to have a second interprovincial meeting.

**Mr. Nowlan:** I see.

I do not know, Mr. Chairman, what the time limit is here but...

**The Chairman:** The Chair is generous.

**Mr. Nowlan:** Mr. Minister, in terms of the national broadcasting system and its coherence, do you have any legislative plans, or proposals, to regulate the unlicensed cable people? Or are you waiting until after these conferences and/or after this federal-provincial conference of the First Ministers takes place in the fall?

• 0955

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** No, anything that is recognized as a broadcasting undertaking within the terms of the Broadcasting Act is already the responsibility of the CRTC and they are going after this problem as they are trying to settle all the others. I think this was made clear by the Chairman of the CRTC's statements last week in Toronto.

## [Interprétation]

discussions. Je me souviens qu'en 1970, et même avant, me dit-on, lors de l'élaboration du rapport sur les télécommunications, les provinces ont été consultées et ont contribué à la loi. Et lors de mon bref stage comme ministre des Communications en 1970, j'ai passé deux mois à visiter toutes les capitales provinciales, et avoir de longues discussions. Honnêtement, je dois dire que les provinces n'étaient pas encore prêtes à répondre à nos questions, et elles hésitaient à clarifier de nombreux points, car elles venaient à peine de commencer à se pencher sur le problème.

**M. Nowlan:** Vous avez parlé du système national de radiodiffusion. Je suppose qu'une partie du dilemme repose sur le câble et sa place dans la radiodiffusion; mais compte tenu du système de radiodiffusion nationale tel qu'il est plus ou moins défini dans la Loi sur la radiodiffusion, et des tentatives du gouvernement fédéral pour maintenir une certaine cohésion dans ce domaine, pour reprendre votre expression, avez-vous des plans ou propositions, ou attendez-vous la fin des entretiens? Avez-vous pu fixer une rencontre pour l'automne, avec vos homologues provinciaux? Une date fixe a-t-elle été retenue?

**M. Pelletier (Hochelaga):** Non; on semble s'être mis d'accord, de façon générale, pour le début ou le milieu d'octobre. Mais ils ne comptent rien décider avant la réunion qui aura lieu le 30 mai. Pour être clair, avant la fin de juin. Ce que nous avons pu fixer cependant, c'est une rencontre des responsables officiels; elle se tiendra en juillet.

**M. Nowlan:** La rencontre des ministres provinciaux, en fin de semaine, aurait-elle un effet sur la décision d'une rencontre des responsables officiels ici à Ottawa, en juillet? Est-on sûr que cette rencontre aura lieu?

**M. de Montigny Marchand (sous-ministre suppléant, ministère des Communications):** C'est presque sûr. M. Pelletier a proposé deux dates. Tout le monde était d'accord pour le début de juillet, c'est certain. La majorité était en faveur des 5 ou 6 juillet, mais on ne sait jamais.

Une chose n'est pas certaine, c'est si les ministres provinciaux souhaitent se rencontrer une seconde fois au niveau interprovincial avant la conférence fédérale-provinciale.

**M. Nowlan:** Je vois.

Je ne sais pas, monsieur le président, quelle est la limite de temps allouée ici, mais...

**Le président:** Le président est généreux.

**M. Nowlan:** Monsieur le ministre, en ce qui concerne le système de radiodiffusion nationale et sa cohésion, avez-vous des projets de loi, ou des propositions pour réglementer les systèmes de télévision par câble qui n'ont pas de permis? Ou attendez-vous la fin de ces conférences ou de la conférence fédérale-provinciale des premiers ministres qui aura lieu cet automne?

**M. Pelletier (Hochelaga):** Non, tout ce qui est reconnu comme une entreprise de radiodiffusion selon les termes de la Loi sur la radiodiffusion est déjà la responsabilité du CRTC, et le CRTC s'occupera de ce problème de la même façon qu'il essaie de régler les autres. Je crois que les déclarations du président du CRTC, à Toronto la semaine dernière, ont été très claires à ce sujet.

[Text]

**Mr. Nowlan:** Are there not in Canada four, unlicensed so-called broadcasters or cable operators at Sault Ste-Marie, Bagotville, St. Stephen and Mississauga who are operating a going concern now and are not regulated by the CRTC? What is one doing about that? And while on that question, I throw in the second. The real anomaly to me and that is the position of Transworld Communications that has certainly tied up its cable operations in three of the largest Canadian cities in both the Canadian National and Canadian Pacific hotels with their pay television, also all without federal regulation. Is this not a real threat to maintaining coherence to a national broadcasting system?

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** Yes, I agree with you on this and I said so last week in Toronto in speaking to the CATV people who had their annual convention. More than that, I think besides the four cases that the CRTC is looking after right now, there are as many as 2,000 MATV systems, master antenna systems that are not being regulated and we do not feel that this is the right way of approaching the matter. The CRTC has been trying to arrive at a solution of this problem for a long time. They might change their tactics because the first one has not succeeded. I do not know; I do not keep close to the specifics. However, I know the CRTC is well aware of this problem. It considers that there should not be Canadians having the benefit of regulation as a consequence of control of quality over their screens, while others would be without regulation, without this surveillance and this assurance of quality. This is one of the major concerns of the CRTC, I understand, and will be over the next few months.

**Mr. Nowlan:** From your answer do I gather this is more a CRTC question rather than a problem of policy within your department to have some amendment made to the Broadcasting Act or a directive to the CRTC to implement a change in policy? I gather from your answer that it was strictly left to the CRTC.

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** I understand from legal advice that the CRTC is empowered by the Broadcasting Act as it stands to deal with that. They do not need any new directive.

**Mr. Nowlan:** Take the Canadian National hotels where you have the Transworld Communications very active in its pay TV systems: you turn on the local CBC station and it is all blurred or fuzzy; this seems to be a strange coincidence because then you turn to the pay channels and it is very clear. Now, surely, with the Canadian National hotels—I do not know about the Canadian Pacific—there could be something done there without the need for legislative change.

**The Chairman:** Moral suasion.

**Mr. Nowlan:** Moral suasion: to make this more coherent with our national broadcasting. It seems to be a real anomaly. I am informed that these unlicensed operators are penetrating approximately 30 per cent of the Canadian market mainly because they are in the more densely populated areas of Canada.

[Interpretation]

**M. Nowlan:** N'y a-t-il pas au Canada quatre soi-disant radiodiffuseurs sans permis ou opérateurs de système de télévision par câble, à Sault-Ste-Marie, Bagotville, St. Stephen et Mississauga, qui opèrent actuellement une entreprise en marche et qui ne sont pas soumis au CRTC? Que fait-on à ce sujet? Et pendant qu'on y ait, je pose ma seconde question. La réelle anomalie me semble être la position de la *Transworld Communications* qui a certainement raffermi ses positions dans le domaine de la télévision par câble, dans trois des plus grandes villes canadiennes, par l'installation de leurs télévisions en location dans les hôtels du Canadien National et du Canadien Pacifique, tout cela sans réglementation fédérale. N'est-ce pas là une menace réelle à la cohérence d'un système national de radiodiffusion?

**M. Pelletier (Hochelaga):** Oui, je suis d'accord avec vous sur ce point, et je l'ai dit la semaine dernière à Toronto, devant les participants du Congrès annuel des systèmes de télévision à antenne collective. De plus, en plus des quatre cas sur lesquels se penche actuellement le CRTC, il y a plus de 2,000 réseaux d'antenne-maîtresse (MATV) qui ne sont pas régis actuellement, et nous ne croyons pas que ce soit la bonne façon d'envisager le sujet. Le CRTC cherche depuis longtemps une solution à ce problème. Il se peut qu'ils changent leurs tactiques, car les premières n'ont pas réussi. Je ne sais pas; je ne suis pas tellement au courant de ces détails. Je sais cependant que le CRTC est très conscient de ce problème. Le CRTC considère qu'il ne devrait pas y avoir des Canadiens qui bénéficieraient de la réglementation, conséquemment à un contrôle de la qualité des émissions, pendant que d'autres ne bénéficieraient pas de cette réglementation, de la surveillance et de l'assurance de la qualité. C'est l'un des principaux soucis du CRTC, et on essaiera de résoudre ce problème dans les mois à venir.

**M. Nowlan:** D'après votre réponse, je crois comprendre que cela dépend du CRTC. Ce n'est pas à votre Ministère de modifier la Loi sur la radiodiffusion ou de donner des directives au CRTC afin de réaliser un changement de politique? Je crois comprendre, d'après votre réponse, que cela est laissé entièrement à la discrétion du CRTC.

**M. Pelletier (Hochelaga):** Après avoir consulté des hommes de loi, je crois comprendre que la Loi sur la radiodiffusion a concédé au CRTC les pouvoirs dans ce domaine. Il n'a besoin d'aucune nouvelle directive.

**M. Nowlan:** Prenons les hôtels du Canadien National, ou les «*Transworld Communications*» qui s'occupent beaucoup de ces systèmes de télévisions payantes: vous essayez de regarder les émissions du canal de Radio-Canada, et l'image est brouillée ou floue; drôle de coïncidence, car lorsque l'on regarde les canaux payants, l'image est très claire. C'est un fait prouvé dans le cas des hôtels du Canadien National... Pour ceux du Canadien Pacifique, je ne sais pas. On pourrait remédier à ça sans changer la loi.

**Le président:** Persuasion morale.

**M. Nowlan:** Persuasion morale: en rendant cette pratique plus compatible avec notre système de radio-télédiffusion national. Cela me semble une anomalie réelle. On me dit que ces exploitants sans permis atteignent approximativement 30 p. 100 du marché canadien, surtout parce qu'ils sont installés dans les régions les plus densément peuplées du Canada.



[Texte]

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** Basically in Toronto and Vancouver.

**Mr. Nowlan:** I agree and it is also moving into Montreal. It seems paradoxical to me that in the Canadian National itself, you have this system of a non-licensed operator giving a signal in contravention really of the CRTC and I felt this was more a departmental problem rather than just the CRTC, or a combination of both.

• 1000

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** Yes, well I pointed up this very fact in a speech I made last week, and I made contact with my colleague who has authority—well whatever authority he has, I cannot determine, but he is responsible anyway—for the CNR, and we do not intend to let this go easily.

**Mr. Nowlan:** That is interesting.

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** I thought you were alluding to whether we needed to cover MA TV systems, whether we needed an amendment to the act. I am told we do not, that the act covers them.

**Mr. Nowlan:** No, I think it is administrative work.

**The Chairman:** One quick wrap-up, Mr. Nowlan, and then you are through.

**Mr. Nowlan:** Yes. Well along the same lines of where the federal moral suasion or directive can help maintain a coherent national broadcasting system, are you aware, Mr. Minister,—and I assume you are—that Téléphone du nord de Québec Inc. a subsidiary I think of Bell Canada, a nationally chartered company, has applied before the Régie des services publics du Québec for a cablevision licence along with Quebec Telephone, a subsidiary of General Telephone, B.C. Telephone, which is also a nationally chartered company? Again these are two nationally chartered companies applying for cable licences before the public service board of Quebec, and I wonder is not this a way to get in the back door when they cannot get in the front door at the present time? Also, what you are doing about that?

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** I wonder too, and I only knew of that...

**Mr. Nowlan:** One is very recent.

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** I think it is very recent, yes. I have asked for a report. Because the application was not been made before the CRTC, but before the Régie des services publics, we did not know exactly in what form the request was made and whether it was actually to operate a CATV system or whether it was permission to lay cable and rent it to a company which would then ask a permit of the CRTC. I do not have a detailed report in my hands now so unfortunately I cannot report on the case, but we have been dealing with it.

**Mr. Nowlan:** You have been dealing with it?

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** As best we could, if just to gather the facts.

**Mr. Nowlan:** Well one of the applications had been before the Régie des services publics for some time, the other was only last week. If they both are to operate a cable undertaking, can I assume from your answer that you are not only working on it but that something specific will be done because of the federal charters of both companies?

[Interprétation]

**M. Pelletier (Hochelaga):** Surtout à Toronto et à Vancouver.

**M. Nowlan:** Oui, et ça s'en vient aussi à Montréal. Il me semble paradoxal que sur le réseau national, des employés non autorisés assurent les taux minimums, allant ainsi à l'encontre des règlements du CRTC, et je pense que c'est un problème qui relève plus du ministère que du CRTC.

**M. Pelletier (Hochelaga):** Oui, et j'ai souligné cette situation dans un discours que j'ai prononcé la semaine dernière. Je suis entré en contact avec un de mes collègues qui est chargé, je ne saurais vous dire au juste de quoi, mais il s'occupe du réseau national, et nous n'avons pas l'intention de laisser passer cela.

**M. Nowlan:** C'est très intéressant.

**M. Pelletier (Hochelaga):** Je pensais que vous me demandiez si nous devions nous occuper aussi des réseaux d'antennes maîtresses, si nous devions modifier la loi. Mais on me dit que nous n'avons pas à nous en occuper, les réseaux d'antennes maîtresses sont prévus dans la loi.

**M. Nowlan:** Non, je pense qu'il s'agit uniquement de travail administratif.

**Le président:** Une dernière question, monsieur Nowlan, et votre temps sera écoulé.

**M. Nowlan:** Oui. En ce qui concerne les domaines où l'autorité morale du fédéral peut aider à maintenir la cohésion des systèmes nationaux de diffusion, savez-vous, monsieur le ministre, et je pense que vous êtes au courant, que la Société Téléphone du Nord de Québec Inc., une filiale de Bell Canada, qui est une société nationale, a demandé à la Régie des services publics du Québec un permis de «câblodiffusion», et que la Société Québec Téléphone, une filiale de General Telephone, de Colombie Britannique, qui est aussi une société nationale, a fait de même? Il s'agit encore de deux sociétés nationales qui se sont adressées au gouvernement du Québec, et je me demande si ce n'est pas là une façon de contourner le problème, puisqu'elle ne pouvait pas obtenir de permis du CRTC. Que faites-vous à ce sujet?

**M. Pelletier (Hochelaga):** Je me pose également des questions et je n'étais au courant que...

**M. Nowlan:** Une de ces demandes est très récente.

**M. Pelletier (Hochelaga):** Je crois que c'est très récent, en effet. J'ai demandé un rapport à ce sujet. Les sociétés ne se sont pas adressées au CRTC, mais plutôt à la Régie des services publics. Nous ne savons donc pas exactement quelle forme a prise leur demande, s'il s'agissait d'instaurer un système de «câblodiffusion» ou uniquement de poser les câbles et de les louer à une compagnie qui, à son tour, demanderait un permis au CRTC. Je n'ai pas de détail à ce sujet pour l'instant, je ne peux donc pas vous répondre, mais nous nous en occupons.

**M. Nowlan:** Vous vous en occupez?

**M. Pelletier (Hochelaga):** Nous faisons de notre mieux, même s'il ne s'agit que de recueillir les faits.

**M. Nowlan:** Une des sociétés s'est adressée à la Régie des services publics il y a quelque temps, et la deuxième, la semaine dernière seulement. Si toutes les deux veulent établir un système de «câblodiffusion», puis-je déduire de votre réponse que vous ne vous contenterez pas d'étudier la question, mais que vous trouverez une solution, puisqu'il s'agit de deux sociétés à caractère national?

[Text]

That is fine, Mr. Chairman, you can put me on the second round, if possible. I thank you for your generosity and patience and the indulgence of the other members of the Committee.

**The Chairman:** Mr. Minister, would you like to reply? Have you any reply to Mr. Nowlan's question?

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** No, no.

**Mr. Nowlan:** I think he already has.

**The Chairman:** Mr. Howard is the next questioner, and then Mr. Arrol.

**Mr. Howard:** Mr. Chairman, I just have a couple of very general thoughts to express which I think apply probably to many committees, but that should not deter us from saying this is a most unsatisfactory way, I think, of dealing with estimates of expenditures of departments. Thursday of this week is the end of the authority of the Committee to examine any of the estimates. These are the rules of the House, and I am not being critical of the Minister in this regard because everybody in the House participated in developing these rules, but I think at the time they did so they thought a much better relationship and much more informality could develop. When we run into a situation where an hour and half—I think that is what it will likely be—is available to deal with questions as large and as involved and with such an impact upon Canadian society and international relationships as well, as communications, a brand new venture, or relatively brand new in government activity in that there is a special department set up, I think it is a highly unsatisfactory way of approaching it.

Perhaps the Committee could consider at some time developing a recommendation to the House that would permit a continuing examination of what is taking place within the Department of Communications. That generally is the thought and it applies to other departments as well.

• 1005

**The Chairman:** I might inform the Committee, Mr. Howard, that the Clerk advises me we can have this room until 12 noon, so you have two hours and a half.

**Mr. Howard:** You know, two hours out of a whole year is a little bit better than an hour and a half out of a whole year, but still that does not alleviate the unsatisfactory aspect of the thing. There are items on page 3-8—I can never understand this Blue Book anyway and just what it is supposed to mean—I would like to question under Objects of Expenditure, particularly an item listed as Professional and Special Services in the amount of \$4,507,000 this year, which is quite a jump over the situation a couple of years ago. I would like to know just what is involved in this professional and special services. To what extent do you involve yourself in engaging outside consultants, professional studies or examinations of the things the department is doing in order to advance the program description as set out on the previous page, 3-6, and if there are outside consultants, professional or technical people who are employed on a contractual or other basis, could we find out what they are examining, what they are studying and if the results of their studies are available in order that perhaps some time the Committee might be able to conclude the merits or otherwise of the program description and whether these are advancing it,

[Interpretation]

J'ai fini, monsieur le président. Voulez-vous m'inscrire pour la seconde période de questions, si c'est possible. Je vous remercie de votre générosité et de votre patience, et je remercie les autres membres du Comité de leur indulgence.

**Le président:** Monsieur le ministre, avez-vous quelque chose à ajouter? Voulez-vous répondre à la question de M. Nowlan?

**M. Pelletier (Hochelaga):** Non.

**M. Nowlan:** Je pense que le ministre m'a déjà répondu.

**Le président:** Le prochain orateur est M. Howard, et ensuite M. Arrol.

**M. Howard:** Monsieur le président, ce que j'ai à dire est très général et pourrait probablement s'appliquer à nombre de comités, mais cela ne devrait pas nous empêcher de dire que la façon dont nous traitons les budgets de dépenses des ministères est très insatisfaisante. Il faudra que jeudi de cette semaine, le Comité en ait terminé avec l'examen des budgets. Ce sont là les règlements de la Chambre, et je ne veux pas critiquer le ministre à ce sujet parce que tous les membres de la Chambre ont contribué à établir ces règlements, mais je pense que lorsqu'ils les ont adoptés, ils croyaient améliorer ainsi les relations entre les comités et la Chambre et leur caractère non officiel. Mais quand nous ne disposons que d'une heure et demie, et je pense que c'est tout ce que nous aurons, pour discuter des questions aussi importantes et qui ont autant de retentissement sur la société canadienne et les relations internationales que les communications, une entreprise toute nouvelle ou du moins relativement récente en ce sens qu'on a mis sur pied un ministère spécial, je pense que c'est plus qu'insuffisant.

Le Comité pourra peut-être étudier la possibilité de présenter une proposition à la Chambre qui nous permettrait un contrôle permanent du ministère des Communications. C'est ce que j'avais à dire, et cela s'applique également à d'autres ministères.

**Le président:** Je tiens à informer le Comité que nous pouvons disposer de cette pièce jusqu'à midi, ce qui nous donne donc deux heures et demie.

**M. Howard:** Évidemment, deux heures pour toute une année, c'est un peu mieux qu'une heure et demie. Mais la situation n'en reste pas moins insatisfaisante. Il y a des postes à la page 3-8... Je ne comprendrai jamais ce Livre bleu et sa signification, de toute façon... Je voudrais mettre en question, à l'article de dépense, et plus particulièrement un poste, Services professionnels et spéciaux, pour lequel on demande \$4,507,000 cette année, ce qui est une grande augmentation sur les années précédentes. Je voudrais savoir exactement ce que sont ces services professionnels et spéciaux. Jusqu'à quel point engagez-vous des conseillers de l'extérieur pour faire des études professionnelles ou pour étudier ce que le Ministère fait dans le but d'avancer la description du programme établi à la page précédente 3-6, et si vous engagez, par contrat ou autrement, des conseillers professionnels ou techniques, qui aimeraient savoir exactement ce qu'ils étudient, ce qu'ils examinent, et si nous pouvons obtenir des résultats de leurs analyses. De cette façon, le Comité pourrait juger de la description du programme et décider si ces conseillers le font avancer, le retardent ou n'ont aucune influence en ce qui concerne le Ministère. Je sais que vous ne pourrez



## [Texte]

retarding it or just leaving us in a status quo position in respect of the whole question in which the department is involved? I realize this is something you may not have immediately at your fingertips right now, but to the extent that it is possible could you enlighten us?

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** I can tell you that, generally, you are right in taking for granted that there are many people who are tied to the department in a contractual fashion for a very simple reason. The department is still pretty young, it needs the kind of expertise that you do not find at every street corner and it is building its expertise right now. For instance, part of this is related to the computer communication task force that has been set up and is going on, and this includes many items, too. I do not know what kind of detail you would like us to go into right now that would be useful to you.

**Mr. Howard:** Probably not right now, but this is apropos of what I mentioned earlier about this being a pretty narrow way of trying to approach and grasp from a parliamentary point of view what is happening within the department, what directions are being taken and what input comes from these outside technical and professional people in terms of expertise-type studies and examinations. This is something the Committee might be able to examine or look at, not between now and May 31 before the estimates are reported—it just would not be possible to do that—but if this material could be—I am not asking for it to be tabled or reproduced with the Committee, or anything of that sort—made available to members who may want to sift through it, try to grasp it and thus be able to assess in their minds whether we are going in the right direction or otherwise, it would be helpful. If we could get some sort of indication or response to that a bit later, that would be quite satisfactory.

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** I understand your concern with this, Mr. Howard. I can only point out that much of the material is already in the hands of members because the department has been one of those that has been doing the most publishing. For instance, only in the last few months you have had the computer communication, the secrecy, private life, privacy, the report and the green paper, but I understand the general intent of your remarks and take note of it.

• 1010

**Mr. Howard:** Perhaps what I am asking for is a listing, if nothing else in sort of semi-bibliographic form what types of examinations or contractual studies are taking place. Perhaps even from the title or a brief description, I may be able to assess whether it would be worth while looking further into those things.

The other thing I would like to enquire about is I think on page 3:10, the Canada/U.S. Technology Satellite. There is a previously estimated cost of \$26 million. I do not know when that assessment or estimate was made of cost, but the currently estimated cost, as I read the figures, is \$40 million, this is a \$13 million increase in estimated cost. Does this come about through so-called inflation, by unforeseen factors, or inaccuracy in estimating in the first place?

## [Interprétation]

peut-être pas me répondre comme cela, mais pouvez-vous m'éclairer dans la mesure du possible?

**M. Pelletier (Hochelaga):** En général, vous avez raison de penser que nous engageons par contrat nombre de personnes, et cela pour une raison très simple. Le Ministère est encore très jeune, et il a besoin d'experts qui ne se trouvent pas facilement. Nous sommes en train de former des experts. Par exemple, en ce qui concerne la communication par ordinateur, nous sommes en train de mettre sur pied une équipe, ainsi de suite. Je ne sais pas quels détails pourraient vous être utiles à l'heure actuelle.

**Mr. Howard:** Pas à l'heure actuelle, mais en ce qui concerne ma déclaration de tout à l'heure au sujet de cette façon étroite d'essayer de comprendre, du point de vue parlementaire, ce qui se passe au sein du Ministère, dans quelle direction vous êtes-vous engagés et quels sont les résultats des analyses et des études de ces conseillers techniques et professionnels? Le Comité pourrait essayer d'examiner ceci, pas avant le 1<sup>er</sup> mai, parce qu'à cause des budgets, ce sera impossible, mais si vous pouviez nous faire parvenir un rapport à ce sujet, je ne demande pas qu'il soit déposé ou reproduit, mais que les membres qui voudraient l'examiner et tenter de le comprendre, soient en mesure de savoir si nous nous en allons dans la bonne direction ou non. Si vous pouviez répondre à cette question plus tard, j'en serais heureux.

**M. Pelletier (Hochelaga):** Je comprends votre inquiétude à ce sujet, monsieur Howard. Tout ce que je peux dire, c'est qu'une grande partie de notre matériel est déjà entre les mains des membres du Comité parce que notre Ministère publie beaucoup de choses. Par exemple, et seulement au cours des derniers mois, vous avez reçu un rapport sur les communications par ordinateur, sur la question de la discrétion, de la vie privée, du secret et notre livre vert. Mais je comprends ce que vous avez voulu dire et j'en prends note.

**M. Howard:** Ce que je demande est sans doute une liste, s'il n'y a rien d'autre du genre semi-bibliographique en ce qui a trait aux examens ou aux études contractuelles en cours. Peut-être même qu'à partir du titre ou d'une brève description, pourrais-je déterminer si cela vaudra la peine de continuer à examiner ces choses.

L'autre point sur lequel je voudrais obtenir des renseignements est cité à la page 3:10 je crois et il s'agit du satellite Technologie Canada-États-Unis. On l'a tout d'abord évalué à 26 millions de dollars. Je ne sais pas quand cette évaluation ou cette estimation du coût a été faite, mais selon les dernières évaluations, comme nous pouvons le voir d'après les données, ce coût est maintenant de 40 millions de dollars, ce qui constitue une augmentation de 13 millions de dollars comparativement à la première évaluation. La raison de cette augmentation est-elle due à ce qu'on appelle l'inflation, à des facteurs imprévus, ou encore est-ce que la première évaluation était inexacte?

## [Text]

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** All of those together.

**Mr. Howard:** All right.

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** Dr. Chapman is here if you want any detail on this. I can tell you there is also one factor that you have not mentioned. Some costs that were already there last year now appear under the CTS project because of a different presentation.

**Mr. Howard:** Oh, I see. Costs that were not included in the previous estimates, but which were known about.

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** Which were known about, but there are also the factors that you say. As in all space research, I think, the costs are going up on the basis of the increased cost of everything, the inflationary factor, and we have had problems of weight. I must confess it is a little mysterious to me still, but if you have to increase the weight of your satellite by 40 pounds, it seems to be a very major problem, but as I say I would not venture into this. If you want to have any details, Dr. Chapman could provide them.

**Mr. Howard:** Yes, not right now. This is an area that has fantastic possibilities and I hope we are not approaching it in a sort of "the sky is the limit" prospect in which you just find money going out for the purpose of some esoteric involvement in space activity.

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** I can reassure you on that. We are too conscious of the limitation on our own resources to do that. It is a program which is carefully reviewed and kept under very close scrutiny and I have satisfied myself that the cost escalation was inevitable if we were to go on with the program.

**Mr. Howard:** I take it the \$40 million is the absolute?

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** I think I would be very presumptuous in talking about any absolute or that which we try to make the absolute.

**Mr. Howard:** Let us wait until next year then, and see what has happened.

Another matter of concern to me is the question of what I suppose we loosely refer to as telecommunications, but communication by telegram or telegraph. It is obvious, I think, that the different forms of communication because of the development of microwaves and television communication and the involvement of telephone companies, has cut drastically, I am sure, into CP, certainly the CN's telegraph system. There is a consequential curtailment of the use of telegrams per se, certainly by the CN and I am certain by Canadian Pacific as well which, I gather, are the only two really involved in Canada-wide communication of that nature.

This leaves a great deal of dissatisfaction in the minds of employees working in that branch of activities who feel themselves curtailed and cut back and threatened without any sort of companion replacement in so far as CN and CP is concerned. They see the communication they used to be involved in being replaced and taken over by telephone communication, with all that that involves and with all

## [Interpretation]

**M. Pelletier (Hochelaga):** Toutes ces raisons ensemble.

**M. Howard:** Très bien.

**M. Pelletier (Hochelaga):** Le Dr Chapman est ici, si vous désirez obtenir des détails sur ce sujet. Je peux également vous dire que cela est dû à un facteur que nous n'avons pas mentionné. Certains des coûts qui étaient déjà là l'année dernière, apparaissent maintenant au projet CTS à cause d'une présentation différente.

**M. Howard:** Oh, je vois. Il s'agit des coûts qui n'étaient pas inclus dans la première évaluation, mais qui étaient connus.

**M. Pelletier (Hochelaga):** Dont on était au courant, mais il y a également des facteurs dont vous avez fait l'énumération tantôt. Dans toute recherche spatiale, je crois, que les coûts augmentent selon le principe par lequel le prix de toute chose augmente; c'est le facteur d'inflation, et nous avons également eu des problèmes de poids. J'avoue que cela est un peu mystérieux à mes yeux, mais si vous avez augmenté le poids de votre satellite de 40 livres, il semble que ce soit là une difficulté majeure, mais comme je l'ai déjà dit, je ne mentirai pas sur ce sujet. Le Dr Chapman pourra vous répondre, si vous désirez des détails supplémentaires.

**M. Howard:** Oui, mais pas maintenant. C'est là un domaine aux possibilités fantastiques et j'espère que nous n'approchons pas du moment où les perspectives se heurteront à cette «limite de l'espace», où les dépenses que nous pourrions faire dans le domaine de l'activité spatiale, ne serviraient que des objectifs quelque peu ésotériques.

**M. Pelletier (Hochelaga):** Soyez rassuré à ce sujet. Nous sommes trop conscients des limites de nos ressources pour en arriver là. C'est un programme qui est révisé attentivement et sujet à des examens très minutieux, et j'ai pris moi-même la peine de vérifier si cette augmentation du coût était vraiment inévitable en cas de poursuite du programme.

**M. Howard:** Puis-je prendre pour acquis que ce 40 millions de dollars sera définitif?

**M. Pelletier (Hochelaga):** Je crois qu'il serait très téméraire de considérer quoi que ce soit comme définitif ou d'établir quoi que ce soit de façon définitive.

**M. Howard:** Attendons à l'année prochaine alors, et voyons ce qui sera arrivé.

Un autre point sur lequel je me pose des questions a trait aux communications par télégramme et télégraphe, auquel nous faisons vaguement allusion lorsque nous discutons de télécommunications. Il me semble évident, je crois, que les différentes formes de communications dues à l'exploitation des micro-ondes et des réseaux de télévision, de même que la part active des compagnies de téléphone, s'est rigoureusement borné, j'en suis persuadé, au système de télégraphe du CP et du CN. Il y a une diminution consécutive de l'utilisation des télégrammes comme tels, certainement par le Canadien National et j'en suis persuadé par le Canadien Pacifique aussi, ces compagnies étant dans le vaste réseau de communication de ce type, les deux seuls vraiment engagés.

Ceci provoque beaucoup de mécontentement dans l'esprit des employés travaillant dans ce champ d'activités, qui se sentent eux-même restreints et menacés puisqu'il n'existe aucune autre association en dehors du Canadien National et du Canadien Pacifique. Ils réalisent que le réseau de communication qu'ils emploient est en train d'être supplanté par le réseau de communication du télé-



## [Texte]

the electronic ability that exists to transmit information back and forth, as well as computers and the like. I can see a time when telegraphs will not exist, you will no longer have that type of communication.

• 1015

However, I gather that your department, at least from looking at the program description, is involved in this. At least as I read the words, long-range forecasting and researches into the economic aspects of it and the commercial and technical studies, and so on, relating to telecommunications. What are you doing or what is happening to see whether or not it is possible to preserve the employment position of people in the telegraph industry where they are being eased out of the picture, and particularly where management is putting them on by saying, "You have nothing to worry about", and management knows damn well there is a lot to worry about. They are in the process of getting out of business.

**Mr. Pelletier:** The first phenomenon you mentioned is one that I could observe as well, and to a large extent this one is inevitable. It is a fact that for some time telegraph operators were very important people in their own environment. I had close relatives who were associated with the business, so I know that. As you know, railway employees see the air service and the bus service taking over and there is a kind of demoralization, if you want to call it that, taking place.

I, as a matter of informing myself, have been in contact with the unions of communication workers and they recognize that actually no people were losing their jobs. It is done through normal attrition. Their complaints were on two grounds. First, that telegraph stations were being closed down. This in itself made them very nervous, and I can understand it, although they had to recognize that business had gone down. The second was a little more serious. Their contention was that the companies were moving people from place to place, employees with long service, and there was very serious inconvenience in that respect. I met with the management concerned and also had a conversation with them and they contended that they were doing their best not to disturb these people or to disturb them as little as they could. At the request of the unions I inquired whether the CTC had any authority over the closing of telegraph offices, as they have over the interruption of rail service, and they have not. That is the general picture.

With respect to the disappearance of telegraphic service as such, a study was published in 1970 that set out the exact picture of telegraph services, and I think to a large extent everybody recognizes that this is inevitable.

**Mr. Howard:** Mr. Chairman, may I make a brief comment in closing. With respect to Canadian National in particular, which is a Crown corporation, the people of Canada own it, I do not think the telegraph employees—and I am sure this applies to CP as well—would mind if they knew what the picture was, but they do not. CN management is not levelling with the people who work in

## [Interprétation]

phone, avec tout ce que cela comporte et en fait d'appareils électroniques servant à la transmission des renseignements, tels que les ordinateurs et autres. Je vois le moment où lorsque le réseau de télégraphe n'existera plus, vous ne disposerez plus jamais de ce type de communication.

Cependant, je présume que votre ministère, au moins pour ce qui est de l'étude de la description de ce programme, est engagé dans tout ceci. Du moins c'est ce que je crois comprendre lorsque je lis des mots tels que recherches et prévisions à long terme au point de vue économique, ou encore études commerciales et techniques, et ainsi de suite, qui sont tous des termes se rapportant aux télécommunications. Que faites-vous ou qu'entend-on faire pour savoir s'il sera possible oui ou non de conserver leur poste aux gens de l'industrie du télégraphe, alors que cette industrie disparaît du tableau, et plus particulièrement lorsque les directeurs disent à leurs employés: «Vous n'avez rien à craindre», alors que ceux-ci savent très bien qu'il y a lieu de se poser des questions. Ils sont en train de disparaître des affaires.

**M. Pelletier:** Le premier phénomène dont vous avez parlé en est un que j'ai pu observer moi aussi, et à long terme, celui-ci est inévitable. C'est un fait que pendant une certaine période de temps, les techniciens du télégraphe étaient des gens fort importants dans leur propre domaine. Je le sais, parce que j'avais des amis intimes engagés dans cette affaire. Comme vous le savez, les employés des chemins de fer se voient supplanter par les services aériens et les services d'autobus, et il y a une espèce de démoralisation, si on peut l'appeler ainsi, qui apparaît.

Pour ma propre information, j'ai communiqué avec les syndicats des techniciens des communications et ils ont admis qu'actuellement personne ne perdait son emploi. Le tout poursuit son cours normalement. Leurs plaintes portaient sur deux points. Premièrement, on ferme les stations de télégraphe. Ceci les rendait très nerveux et je les comprend fort bien, bien qu'ils aient dû reconnaître que les affaires étaient à la baisse. La seconde plainte, qui était moins sérieuse, était à l'effet que les compagnies envoyaient ces employés d'une place à l'autre, des employés ayant de nombreuses années de service, et que cela était pour cette raison un sérieux inconvénient. J'ai rencontré les directeurs concernés par ces plaintes et j'ai discuté avec eux; ils m'ont affirmé qu'ils faisaient tout leur possible pour déranger le moins possible ces gens. A la demande des syndicats, j'ai demandé si la CTC avait quelque responsabilité dans la fermeture des bureaux de télégraphe, comme ils en ont dans l'interruption des services de chemins de fer, et on m'a répondu que non. C'est là le tableau dans son ensemble.

En ce qui a trait à la disparition du réseau de télégraphe comme tel, une étude publiée en 1970 décrit exactement l'état des services de télégraphe, et je crois qu'à longue échéance tous nous devons reconnaître que ceci est inévitable.

**M. Howard:** Monsieur le président, puis-je faire un bref commentaire avant de clore la séance? En ce qui a trait plus particulièrement au Canadien National, qui est une société d'État, il appartient au peuple du Canada. Je ne crois pas que les employés du télégraphe—et ceci s'applique j'en suis persuadé, au CP—se posaient toutes ces questions s'ils étaient au courant de l'état actuel des

[Text]

the telegraph service. They are saying, "Everything is fine. Do not worry. We have to curtail it a little bit here, but everything is going to be fine and dandy". That is a lot of B.S. It is not fine and dandy, and the fellow feels that and knows it. He knows that he is being lied to by top management in CN and that they are not laying out the picture to him as to what the prospects are.

• 1020

If that were done by management, for them to say to the employees, "Look. This is the inevitable situation. This is what we are faced with. But we are going to do what we can to try for a transitional period, for you to move from this function to that kind of function," then that would ease the disenchantment and the tension a great deal.

This is what I am trying to get at. I realize we may not be able to do anything under CTC with either one of the companies but surely we can bring some kind of leverage or pressure to bear on the Canadian National, which we, the people, own, and to say, "Treat your employees in a fair and honourable and honest manner". To do otherwise is both dishonest to the employee and highly inefficient, because it means that the CN is keeping alive something which really is not serving a purpose, either for communication between people or the employees themselves.

I do not know if you can do it or if it is the Minister of Transport who should, but if this idea could be gotten across to the CN to lay out to their employees what their position is, and ease in that transition, it would make a big difference to them.

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** I have already discussed that with the highest officers of CN and CP and I hope that it will have results.

**Mr. Howard:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** The Chair would advise Mr. Howard that we hope to have the CN before the Committee at some future date. Perhaps he could ask them that question at that time.

**Mr. Poulin:**

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, on a point of order. May I clarify something that I heard you say. Did you say that this Committee was going to sit until noon today?

**The Chairman:** That is what the Clerk advises me. We have this room until 12 o'clock. But as to when we adjourn, the Chair is in the hands of the Committee. If you want to adjourn before 12 o'clock, that is your prerogative.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, I have other obligations and I believe that some of our friends over there do. Some of us here have to be at other committees at 11 o'clock. Therefore, I am prepared to move, indeed I think I must, that this Committee adjourn at 11 o'clock because of our other obligations.

[Interpretation]

choses, mais ils ne le sont pas. La gestion du Canadien National n'est pas du ressort des gens qui travaillent dans les services du télégraphe. Ils disent que tout va bien. De ne pas s'en faire. Nous devons retrancher un petit peu ici, mais tout va aller comme sur des roulettes. Ce n'est pas vrai. Tout ne va pas comme sur des roulettes et la personne le sent et le sait. Il sait que la haute direction du CN lui ment et qu'on ne lui dit pas vraiment ce que sont les possibilités. On ne lui dit pas la vérité quant aux possibilités.

Si la direction disait aux employés que la situation est inévitable. Voilà ce à quoi nous faisons face. Mais nous allons essayer de faire ce que nous pouvons pour essayer pendant une période transitoire, de vous déplacer de ce poste à un autre genre de poste. Alors, cela réduirait beaucoup la déception et l'attention.

C'est ce que j'essaie d'obtenir. Je sais qu'il est possible que nous ne puissions rien faire par l'entremise de la Commission canadienne des transports avec l'une ou l'autre de ces entreprises, mais nous pouvons sûrement exercer des pressions sur le CN qui appartient à nous, le peuple, et que nous puissions leur dire de traiter leurs employés d'une façon convenable, juste et honorable. Faire autrement il est à la fois malhonnête envers l'employé et très inefficace parce que cela signifie que le CN maintient quelque chose qui ne répond pas à un but, ni pour la communication entre les gens, ni pour les employés eux-mêmes.

Je ne sais si vous pouvez le faire, ou si c'est le ministre des Transports qui devrait le faire, mais si on pouvait faire comprendre au CN d'expliquer sa position à ses employés et de provoquer une détente pendant cette période de transition, ce serait très différent pour eux.

**M. Pelletier (Hochelaga):** Je me suis déjà entretenu de ce problème avec des cadres supérieurs du Canadien-National et du Canadien-Pacifique et j'espère que cela donnera des résultats.

**M. Howard:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** J'aimerais informer M. Howard que nous espérons avoir des représentants du CN à ce comité dans quelque temps. Il pourrait peut-être leur poser cette question à ce moment-là.

Monsieur Poulin.

**M. Poulin:** Monsieur le président, une question d'ordre. Puis-je apporter des éclaircissements sur quelque chose que vous avez dit. Avez-vous dit que ce comité allait siéger jusqu'à 12 h 00 demain?

**Le président:** C'est ce que le greffier m'a dit. Nous avons cette pièce jusqu'à midi. Mais quant à savoir quand nous ajournerons, cela relève du comité. Si vous voulez ajourner avant midi, c'est votre droit.

**M. Poulin:** Monsieur le président, j'ai d'autres engagements et je crois que certains autres membres en ont aussi. Certains d'entre nous doivent assister à d'autres comités à 11 h 00. Donc, je suis prêt à proposer, et en effet je crois que j'ai droit, que ce comité suspende la séance à 11 h 00 à cause de nos autres engagements.



[Texte]

**The Chairman:** Are you making that motion now?

**Mr. Poulin:** Yes. I move that this Committee adjourn at 11 o'clock.

**The Chairman:** We have a motion before the Committee that we adjourn at 11 o'clock.

**Mr. Howard:** Do you accept that when the gentlemen came to the floor on a point of order?

**The Chairman:** I am in the hands of the Committee. If you want to speak to the motion, Mr. Howard, you may.

**Mr. Howard:** I am asking you whether you accept the motion to adjourn, when the gentlemen who moved the motion obtained the floor on a point of order.

**Mr. Poulin:** It is a point of order, Mr. Chairman, very clearly.

**The Chairman:** Mr. Howard, I recognize the technical point you make but, here again, the Chair is in the hands of the Committee. If the member wants the floor and wants to make a motion, I acknowledge the motion. The motion is now before the Committee. If you want to speak for or against the motion, you may, Mr. Howard.

**An hon. Member:** It is not a debatable motion.

**Mr. Poulin:** It is not a debatable motion, Mr. Chairman. It is a motion to adjourn at a fixed time—at 11 o'clock.

**Mr. Howard:** It is debatable.

**The Chairman:** A motion to adjourn, as such, is non-debatable but a motion setting out a prerogative as to when we shall adjourn is debatable.

**An hon. Member:** Right.

**Some hon. Members:** Hear, hear.

**Mr. Howard:** You are quite right.

**An hon. Member:** It is splitting hairs.

**The Chairman:** Is there no one wishing to speak to the motion? Shall I put the question?

**Some hon. Members:** Question.

Motion agreed to.

**The Chairman:** So we adjourn at 11 o'clock. That necessitates the Chair's being more cautious of the time between now and 11 o'clock and therefore I will be using the hammer a little more often than I have, so far, this morning.

**Mr. Arrol.**

**Mr. Arrol:** Mr. Minister, I would like to express concern on behalf of a number of my constituents in York East, located in Metropolitan Toronto. I preface it by saying that the CRTC has promoted, and rightly so, the interest of Canadian TV stations over the rights of American TV stations, and when the French-Canadian network station went into Toronto, I am pleased to report that the reception was generally popular, with people enjoying the sensitivity, the unique personality and outlook, and the joy of life of the French Canadians.

[Interprétation]

**Le président:** Est-ce que vous faites cette motion maintenant?

**M. Poulin:** Je propose que ce comité lève la séance à 11 h 00.

**Le président:** Nous avons ici une motion demandant que le comité lève la séance à 11 h 00.

**M. Howard:** Avez-vous accepté que ce monsieur prenne la parole sur une question d'ordre?

**Le président:** Je suis à la disposition du comité. Si vous voulez parler de la motion, monsieur Howard, vous le pouvez.

**M. Howard:** Je vous demande si vous avez accepté la motion d'ajournement lorsque la personne qui a proposé la motion a pris la parole sur une question d'ordre.

**M. Poulin:** C'est une question d'ordre, monsieur le président, c'est très clair.

**Le président:** Monsieur Howard, je vous donne la parole pour le point de procédure que vous voulez établir, mai, ici encore, je suis à la disposition du comité. Si un membre veut la parole, et s'il veut faire une proposition, je reçois la proposition. Le comité est maintenant saisi d'une motion. Si vous voulez parler en faveur ou contre cette motion, vous le pouvez, monsieur Howard.

**Un député:** Ce n'est pas une motion susceptible de débat.

**M. Poulin:** Ce n'est pas une motion susceptible de débat, monsieur le président. C'est une motion d'ajournement à un moment fixé à 11 h 00.

**M. Howard:** Il est discutable.

**Le président:** Une motion d'ajournement, comme telle, ne se discute pas, mais une motion établissant à quel moment nous devons ajourner peut se discuter.

**Un député:** C'est juste.

**Des députés:** Très bien! Très bien!

**M. Howard:** Vous avez tout à fait raison.

**Un député:** Vous coupez les cheveux en quatre.

**Le président:** Est-ce que quelqu'un désire parler sur la motion? Dois-je mettre la motion aux voix?

**Des députés:** Au vote.

La motion est adoptée.

**Le président:** Donc, nous levons la séance à 11 h. 00. Je devrai donc être plus parcimonieux du temps à compter de maintenant et j'utiliserai donc le marteau un peu plus souvent que je ne l'ai fait jusqu'à maintenant.

Monsieur Arrol.

**M. Arrol:** Monsieur le ministre, j'aimerais exprimer l'inquiétude d'un grand nombre de mes électeurs de York-Est faisant partie du grand Toronto. Je dirai d'abord que le Conseil canadien de la radio et de la télévision a favorisé, et avec raison, les intérêts des stations canadiennes de télévision au détriment des privilèges des stations américaines, et il me fait plaisir de signaler que, lorsque le réseau français de télévision s'est installé à Toronto, que les gens l'ont bien accueilli, appréciant la sensibilité, le caractère et le point de vue spécial, ainsi que la joie de vivre des Canadiens français.

[Text]

It has turned out, however, that whereas we now have the best of French Canadian culture, there has been a denial of the best of United States' culture. In a number of instances, the French Canadian network has replaced the American educational network, which is Channel 17. Channel 17 presented excellent dramas, discussion programs, music, university courses, and for many it was an opportunity to view the United States other than on the superficial level of the latest crime cases, the latest investigations and the superficiality of much that is offered on the commercial networks. They feel they have had the option, in one instance, of paying an additional amount of \$10 installation and \$2.50 a month to get the services once again of Channel 17. In another instance, it is reported to me that they are not able to get it at all on another cable system which serves the area.

• 1025

I was wondering if it might not be a reasonable request to suggest that the CRTC should not only encourage but also set out a directive to the cable television companies in Metropolitan Toronto that, in respect of the United States educational network, there should be a channel available on the basic service so that it would not be a case of either having French-Canadian culture or the best of United States culture. In other words, as a basic service, it should be a right of Canadians to have another dimension to their television viewing, which will necessarily help in the good neighbour relationship we must continue to have with the United States as well as with the rest of Canada.

I would like your comment, Mr. Minister.

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** I heard the representations you have just made, and I heard some in a recent trip to Toronto when I was in contact with Torontonians. All I really can say is that I personally will make these representations by conveying them to the President of the CRTC.

The only personal comment I can make in sympathy. I think you realize, not knowing what the technical data are on this very case, that I can make no more specific comment than that. But I do recognize you are making a very valid point on behalf of your constituents and I will certainly convey it to the Chairman of the CRTC.

**Mr. Arrol:** Thank you, Mr. Minister. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. McRae is next.

**Mr. McRae:** Mr. Pelletier, I am very interested in the regulatory bodies, the CTC and CRTC, and I take it you have some input into such bodies.

We had some discussions earlier in this Committee on the Bell Canada hearings before the CTC and I would like to deal with that for a moment—not so much as being opposed to Bell but in general principles. I felt—and I am sure the other members around have heard me say this many times in this Committee and others—that we have not developed adequate adversary procedures in connection with hearings before these two bodies. I should be more specific and say especially with hearings before the CTC. I cannot say so much about the CRTC. I am referring to other regulatory bodies, such as the Energy Board and so on, that I have observed over the years. It seems to

[Interpretation]

Il en est résulté, toutefois, que depuis que nous bénéficions des meilleurs aspects de la culture canadienne, on nous refuse les meilleurs aspects de la culture américaine. En maintes circonstances, le réseau canadien-français a remplacé le réseau éducatif américain, le canal 17. Le canal 17 présente d'excellentes pièces de théâtre, des débats, de la musique, des cours universitaires, et pour beaucoup c'était une occasion de voir les États-Unis sous un angle différent en s'informant de différentes choses autres que les derniers crimes commis, les dernières prévisions et cela diffère de la superficialité des chaînes commerciales. Ils croient avoir eu le choix, à un certain moment, de payer un montant additionnel de \$10 pour les frais d'installation et \$2.50 par mois pour obtenir de nouveaux services du canal 17. A un autre moment donné, on m'a dit qu'ils ne peuvent obtenir ce canal sur un autre système de câble qui dessert la région.

Il serait peut-être bon de proposer à la CRTC de donner des directives aux sociétés de câble de télévision de la région de Toronto en ce qui concerne les chaînes de télévision américaine qui offrent des programmes éducatifs. Il devrait y avoir un canal disponible pour qu'il ne soit pas question soit de culture canadienne-française soit de culture américaine. Grâce à ce service, les Canadiens auraient une autre idée et une autre dimension de leurs canaux de télévision ce qui favoriserait nécessairement la bonne relation que nous avons avec les États-Unis et avec le reste du Canada.

J'aimerais entendre vos commentaires, monsieur le ministre.

**M. Pelletier (Hochelaga):** J'ai entendu la déclaration que vous venez de faire. Lors d'un récent voyage à Toronto, j'ai eu quelques demandes de ce genre. Je puis seulement vous dire que je présenterai personnellement ces demandes au président de la CRTC.

Je suis en faveur de ce projet. Je crois que vous êtes conscient ne connaissant pas les renseignements techniques à ce sujet, que je ne peux faire aucun autre commentaire spécifique. Mais je dois reconnaître que vous soulignez un point très important pour vos électeurs et je présenterai certainement ce projet à la présidence de la CRTC.

**M. Arrol:** Merci, monsieur le ministre. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur McRae.

**M. McRae:** Monsieur Pelletier, je m'intéresse beaucoup aux organismes investis d'un pouvoir de réglementation telle la CTC et la CRTC, et je crois que vous avez investi dans ces organismes.

Au cours de ce comité, nous avons discuté des audiences de Bell Canada à la CTC et j'aimerais en discuter quelques minutes, non pas en opposition à Bell Canada, mais en termes généraux. Je considère, et je crois que les autres membres m'ont entendu le dire à plusieurs reprises dans ce comité et ailleurs, que nous n'avons élaboré des procédures adverses adéquates en ce qui concerne ces deux organismes. Je devrai préciser qu'il s'agit spécialement des audiences en présence de la CTC. Je ne puis dire grand-chose de la CRTC. Je me réfère à d'autres organismes de ce genre comme la Commission de l'Énergie que j'ai eu l'occasion d'observer au cours des années. Il me semble



## [Texte]

me that when we looked at the Bell hearings before the CTC and when this Committee made a motion requesting that the Cabinet hold the thing up, and it did so, I think, on their own volition, there was a feeling at point that there may not be adequate adversary procedures being followed in these hearings. In other words, it cost a good deal of money for an oil company or whatever to appear before this body. They come well prepared; they have brochures; they may wine and dine—there are a whole lot of things involved in these hearings. Also, they have very expensive legal assistance and so on.

I believe strongly that consumer groups of one sort or another, or adversary groups, are not being funded sufficiently and therefore do not have the same ability to present their case. And it seems to me that the bodies themselves tend to respond rather than do their own investigation. So very often I think we are getting a one-sided picture only. And I am applying this to all regulatory bodies. Of course I think regulatory bodies tend to act like the people they regulate. They tend to function in those areas, because of the technology involved and so on. They tend to be the same people they play golf with or whatever it is. Is the government considering more funding of consumer adversary groups in the area of the CTC and in other areas?

• 1030

**Mr. Pelletier:** Yes, it is. I would like to comment, though, on the preface to your question. I think we should not exaggerate. Before the Telecommunications Committee of the CTC when Bell Canada was heard, there was, I am told from very good sources, top lawyers from both Quebec and Ontario who made a pretty good case in terms of expertise and so on. However, this does not mean that your question is not a valid question, quite the contrary. We have been active at that level. We felt the need for some people directly representing the consumers and we have been in discussion with the CAC, the Canadian Association of Consumers, to persuade them that they should accept the job if we were ready to fund it. I know that in these discussions there was some reluctance on their part and we went before the Cabinet to get some money and we did get it and I do not know at what point it stands right now. However, I think nothing has been finalized, has it?

**Mr. Marchand:** No, the conversations are being pursued with the leadership within the CAC, but our understanding is that at this point in time, at the same time as the CAC people are encouraged and, I might say, tickled pink to see the interest, they are very much aware of all that is involved for them to build that kind of expertise, that there is a large task before them. They gave us an indication that they do not want to engage in this with blinkers on; in other words, they do not minimize the complexity and the fact that the undertaking is of a long-term nature.

**Mr. McRae:** I think it is a very important precedent and I can think specifically of other groups that might appear before the National Energy Board that would very, very well put that case. So I think that is extremely important.

**Mr. Pelletier:** We will also be examining, we have already started, various ways to do this. I could quote the surprisingly successful system in the Department of Veterans Affairs that has lawyers employed by the government...

## [Interprétation]

lorsque nous avons examiné les audiences du Bell Canada à la CTC et que lorsque ce comité a présenté une motion demandant que le Cabinet s'occupe de la situation, ce qu'il fût, nous avions l'impression de ne pas avoir suffisamment de procédures contraaires à la suite de ces audiences. En d'autres mots, il coûte très cher à une compagnie de pétrole par exemple pour se présenter devant cet organisme. Ils arrivent bien préparés, avec des dossiers à l'appui. Ces audiences impliquent beaucoup de choses. Ils ont entre autre une assistance légale très coûteuse et ainsi de suite.

Je crois que les groupes de consommateurs, ou des groupes adverses ne sont pas suffisamment fondés et par conséquent ne peuvent présenter leur cas aussi facilement. Et je crois que ces organismes ont tendance à répondre plutôt que de faire leur propre prévision. Très souvent, je crois que nous considérons un seul côté de la médaille. Et j'applique cette déclaration à tous ces organismes. Ces organismes ont tendance à agir comme les gens qu'ils régissent. Dans ces régions, ils agissent ainsi à cause de la technologie qui est impliquée. Ils se mêlent aux gens, jouent au golf avec eux et ainsi de suite. Le gouvernement accorde-t-il plus de fonds aux groupes de consommateurs adverses dans cette région de la CCT que dans d'autres régions?

**M. Pelletier:** Oui. J'aimerais quand même faire des commentaires sur la déclaration que vous avez faite avant de poser une question. Nous ne devrions pas exagérer. Je sais de source sûre que lorsque Bell Canada s'est présenté au comité des télécommunications les meilleurs avocats québécois et ontariens ont été engagés et ont présenté un bon dossier. Cependant, cela n'implique pas que votre question n'est pas valide, au contraire. Nous avons travaillé à ce niveau. Nous avons senti un certain besoin de représentants directs des consommateurs et nous avons discuté avec l'ACC, l'Association canadienne des consommateurs, afin de la persuader d'accepter la responsabilité si nous sommes prêts à la financer. Je sais qu'au cours des discussions, l'Association manifeste une certaine hésitation; c'est pourquoi nous avons demandé de l'argent au gouvernement, ce qui nous a été accordé. Je ne sais pas où en sont les choses. Cependant, je crois qu'aucune décision n'a été prise.

**M. Marchand:** Non, les discussions se poursuivent avec les dirigeants de l'ACC, mais nous croyons qu'en ce moment, ils sont encouragés et mieux excités par l'intérêt qu'on manifeste; ils savent tout ce qu'implique ce genre de compétences, et qu'ils ont beaucoup de travail à faire. Ils nous ont informé qu'ils ne veulent pas s'engager dans ce domaine à l'aveuglette; en d'autres mots, ils ne minimisent pas la complexité et savent très bien qu'il s'agit d'une entreprise à long terme.

**M. McRae:** Je crois qu'il s'agit d'une décision importante et je songe spécialement à d'autres groupes qui pourraient comparaître devant l'Office national de l'énergie et qui pourraient être dans le même cas. Je crois donc que c'est d'une extrême importance.

**M. Pelletier:** Nous examinerons donc, nous l'avons déjà fait, les différentes façons de procéder. Je pourrais citer en exemple le système étonnamment efficace du ministère des Affaires des Anciens combattants qui engage des avocats du gouvernement.

[Text]

**Mr. McRae:** Yes, that is right.

**Mr. Pelletier:** I have had veterans come to see me in my constituency and say that they got top service and they could say that these people were employed by the government and appearing for them on their behalf, almost against the government. There are also other systems that have been tried and experimented with in other countries and we are having a very close look at all this. One project at least is not completely on the rails, as Mr. Marchand says, but pretty well advanced.

**Mr. McRae:** Good. To go on to another point, I am very interested in the possibility of a mid-Canada radio network, something that plugs in those areas of the country that are not at present being served. We have the normal network, the northern network, but there is a whole area in which there are about 2 million people who are associated with affiliates only. Basically to my mind there is a need for a kind of east-west pull, where an FM network would probably be the answer. You have literally hundreds of these repeater stations and they are all tied in to Toronto. I can remember going through Terrace Bay and hearing about the traffic conditions on the Don Mills Parkway, which was hardly relevant. It seems to me that there are centres in the mid-North, such as Thunder Bay, Timmins, The Pas, Peace River, and so on, that are logical centres in the mid-North. I think there is a great deal that in the long run one should be thinking of tying these together and giving us that third network. I think FM is perhaps the area where it would work most easily from the point of view of frequencies, and so on. I wonder if the government has given any thought to that kind of concept?

• 1035

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** Specifically to that kind of concept, I could not honestly tell you. I know, and I am sure you also know, that the CBC is now engaged in a planning operation for what is called an accelerated expansion plan to reach the areas of Canada where there is no service and, in some cases, where there is only one service. This, as you explain it, would be a third service for a certain area.

**Mr. McRae:** I mean the east-west pull, which I think is the heartland of Canada, this mid-Canada. I am not referring to the Rohmer idea, although it had some merit, but in a communications way I think this would pull together a part of the country that really gets left out.

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** I think it should be pointed out, particularly if you belong to the Committee or if you can be present in the Committee when the CBC and the CRTC comes before it, that this would be a question to discuss with them. As you know, a year and a half ago the CBC presented a plan for the use of AM and FM, and the CRTC rejected it. However, they have pursued discussions ever since and they will probably be coming out with a plan pretty shortly. As far as I understand it, your suggestion is an interesting one. I do not know if it came to their attention or if you were ever successful in bringing it to their attention.

**Mr. McRae:** I have not mentioned it in the Committee until today, so we will start from here.

[Interpretation]

**M. MacRae:** Oui, c'est exact.

**M. Pelletier:** Des anciens combattants sont venus me voir dans mon comté et ont déclaré avoir obtenu un excellent service et ils m'ont dit que ces personnes étaient employées par le gouvernement et les représentaient, pres que contre le gouvernement. D'autres systèmes ont été expérimentés dans d'autres pays et nous étudions la chose très sérieusement. Un projet du moins n'est pas complètement terminé, comme l'a mentionné monsieur Marchand, mais il est en bonne voie.

**M. McRae:** Excellent. J'aimerais discuter d'une autre question. Je m'intéresse grandement à l'établissement d'un réseau radio-téléphonique qui pourrait desservir les régions du pays qui ne le sont pas actuellement. Nous avons actuellement le réseau normal, le réseau du Nord, mais il y a une région entière qui compte 2,000,000 d'habitants, qui n'est desservie que par des stations affiliées. Je crois qu'il y aurait lieu de créer un réseau est-ouest; la solution résiderait probablement dans un réseau de modulation de fréquences. On a pratiquement des centaines de ces postes affiliés au réseau principal de Toronto. Je me souviens être allé à Terrace Bay et avoir entendu l'état de la circulation sur la promenade de Don Mills, ce qui était fort peu pertinent. Il me semble qu'il y a des centres du moyen-Nord, tel que Thunder Bay, Timmins, The Pas, Peace River et ainsi de suite. Ce sont les centres logiques du moyen-Nord. Je crois qu'il y a une grande majorité canadienne dans le moyen-Nord. Je crois qu'on devrait à la longue rallier ces centres et nous donner cette troisième chaîne. Je crois que la modulation de fréquences serait recommandable du point de vue des fréquences et ainsi de suite. Je me demande si le gouvernement a songé à ce genre de concept?

**M. Pelletier (Hochelaga):** Spécialement à ce genre de concept, je ne puis honnêtement vous le dire. Je sais et vous le savez aussi j'en suis certain que Radio-Canada travaille à un projet de planification de ce qu'on appelle un plan d'expansion accéléré afin d'atteindre les régions du Canada où il n'y a pas de service, et dans certains cas où il n'y a qu'un service. Ceci, comme vous l'expliquez, serait un troisième service pour une certaine région.

**M. McRae:** Je songe à la région Est-ouest qui, je le crois est le centre du Canada—je ne fais pas allusion à l'idée de Robner même si elle a quelque mérite—mais dans le domaine des communications, je crois que cela réunirait une partie du pays qui est réellement négligée.

**M. Pelletier (Hochelaga):** Je crois que l'on devrait souligner cela, spécialement si vous appartenez au Comité ou si vous pouvez être présent au Comité alors que les représentants de Radio-Canada et du CRTC viendront. Ce serait une question à discuter avec eux. Comme vous le savez, Radio-Canada a présenté, il y a un an, un plan pour l'utilisation des modulations d'amplitudes et de fréquences et le CRTC l'a rejeté. Cependant, ils ont poursuivi les discussions depuis lors et probablement ils nous présenteront un plan très bientôt. D'après moi, votre suggestion est intéressante. Je ne sais pas si cela a attiré leur attention ou si vous avez réussi à les intéresser à ce sujet.

**M. McRae:** Je n'en ai pas fait mention à ce Comité jusqu'à aujourd'hui. Ainsi nous allons commencer dès maintenant.



[Texte]

**Mr. de Montigny Marchand:** If I may, obviously from what you say you must have the wrong impression. From a broadcasting standpoint the impression is that Thunder Bay and communities like it are rather dynamic and very much on their own. Is that a wrong image?

**Mr. McRae:** No, I do not think we are at all plugged into the country. I do not think there is either input or output. For example, there is a whole area around there which is not connected together. For instance, Northwestern Ontario, tends to be kind of an economic unit, but most of the communities have no basic communication input with each other or into the centre. It is not just a matter of service from Geraldton to Thunder Bay; it is from Geraldton to Rainy River, and so on. These things do not occur. There are repeater stations around but they are fed out of Winnipeg or Toronto and we do not have that kind of input within the region, which I think we should have, and I think an FM service would provide this.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McRae. Your remarks were very interesting. Mr. Mazankowski is the next questioner, and then Mr. Guay and Mr. Beatty. Looking at the clock, I am going to be very sharp on Mr. Mazankowski this time.

**Mr. Mazankowski:** That is par for the course, Mr. Chairman. May I ask the Minister what authority his department has with respect to the issuance of special radio exemption certificates as they apply in the case of marine navigation. I understand that Canada is a signatory to an international convention which provides for the exemption of certain radio telegraph requirements on certain vessels operating on certain routes based on the distance of the vessel from the shore, the absence of certain navigational hazards, the length of the voyage and other conditions, etc. I realize, and I believe I am correct, that such exemption certificates are issued by the Department of Transport, but as a regulatory body carrying out the functions of the Radio Act, what authority does your department have regarding the application of the criteria and the certification of such exemption certificates?

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** I would like to pass this question over to Mr. Nixon who might be in a position to answer more fully.

• 1040

**Mr. Gordon Nixon (Administrator, Telecommunications Management Bureau):** Mr. Chairman, I believe the area under question is exclusively within the competence of the Department of Transport to determine in the sense of whether there is an operational necessity for safety purposes, for a particular radio installation or a particular radio coverage. Of course, our department can give effect to this through the licensing procedure under the Radio Act.

**Mr. Mazankowski:** The matter of safety here then would not be a matter for your department to delve into then; is that correct.

**Mr. Nixon:** I think, if you are referring to the area covering compulsorily-fitted radio or ships that have to be fitted in compulsory fashion, yes.

[Interprétation]

**M. de Montigny Marchand:** Si je puis me permettre, de toute évidence, d'après ce que vous dites, vous avez la mauvaise impression, c'est-à-dire que d'un point de vue de radiodiffusion, que Thunder Bay et des communautés comme cela sont plutôt dynamiques et très indépendantes. Est-ce là une fausse image?

**M. McRae:** Non. Je ne crois pas du tout que nous sommes reliés au pays. Je ne crois pas qu'il n'y ait ni de contribution ni de rendement. Par exemple, il y a une région complète aux environs d'ici qui n'est pas reliée. Par exemple le Nord-ouest de l'Ontario sans être un genre d'unité économique, mais la plupart des communautés n'ont pas de communication de base entre elles ou avec le centre. Ce n'est pas seulement une question de service de Geraldton à Thunder Bay; c'est de Geraldton à Rainy River et ainsi de suite. Ces choses n'arrivent pas. Il y a des postes affiliés aux alentours mais ils sont affiliés à Winnipeg ou à Toronto. Nous n'avons pas ce genre de contribution dans la région. Je crois que nous devrions en avoir et le service MF pourrait remédier à cette situation.

**Le président:** Merci, monsieur McRae. Vos remarques ont été très intéressantes. M. Mazankowski est le prochain à poser des questions. Viendront ensuite M. Guay et M. Beatty. Si je regarde l'heure, je vais être très strict avec M. Mazankowski cette fois.

**M. Mazankowski:** Très bien, monsieur le président. Puis-je demander au ministre quelle autorité a son ministère en ce qui regarde l'émission de certificats d'exemption spéciaux pour la radio comme ils en émettent pour la marine. Je comprends que le Canada ait assigné une convention internationale qui s'occupe de l'exemption de certains besoins en matière de radiotélégraphe sur certains vaisseaux naviguant sur certaines voies maritimes, et qui sont basés sur la distance du vaisseau du rivage, l'absence de certains obstacles à la navigation, la longueur du voyage et d'autres conditions etc. Je crois, et j'en suis presque certain, que de tels certificats d'exemption sont émis par le ministère des Transports, mais en tant qu'organisme investi d'un pouvoir de réglementation, exécutant les dispositions de la Loi sur la radio, quel pouvoir votre ministère a-t-il en ce qui concerne l'application des critères et l'authentification de tels certificats d'exemption?

**M. Pelletier (Hochelaga):** Je crois que M. Nixon serait plus en mesure de répondre à cette question.

**M. Gordon Nixon (administrateur, Bureau de gestion des télécommunications):** Monsieur le président, je présume que le domaine qui nous préoccupe est exclusivement du ressort du ministère des Transports, qui doit déterminer si on doit procéder, pour les besoins de sécurité, à une installation de T.S.F. ou à une couverture précise de radio. Bien sûr notre ministère peut exécuter ceci par la procédure d'autorisation en vertu de la Loi sur la radio.

**M. Mazankowski:** La question de sécurité n'implique pas que votre ministère soit obligé de les fouiller? Est-ce exact?

**M. Nixon:** Oui, si vous faites allusion aux bateaux qui sont dans l'obligation d'avoir des radios.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** I understand this restricted radio telephone licence is commonly used in tugboats and fishing vessels and certain pleasure craft, and the issue I am raising, and I know Mr. Pelletier has had some correspondence on this matter is a matter of such an exemption certificate being issued to the *S. S. Prince George*, a cruise ship owned and operated by Canadian National. It seems to me that it is somewhat questionable, having regard to the fact that this is an international cruise ship that travels some 2,000 miles on its voyage and carries some 500 passengers, that such a radio exemption certificate should be issued in this particular case in which it is difficult to achieve proper and adequate radio telephone communication. Even the brochures which CN uses to promote this particular cruise ship indicate that urgent radio calls are permitted, however, the calls may not go through or may be delayed because of atmospheric conditions. We have had collisions etcetera on the West Coast and a number of ships have gone aground, and I wonder whether your department or the Department of Transport would have authority to tighten up these regulations.

**Mr. Nixon:** Mr. Chairman, I am certain for a vessel of the category you have mentioned, the communications that relate to the safe and expeditious navigation of the vessel would be clearly under the Canada Shipping Act and rest with the Minister of Transport. I think you made reference to a brochure, presumably for public consumption. I suppose this would have to do with public correspondence ordinary telephone calls by the passengers which of course are separate from safety communications.

**Mr. Mazankowski:** Then in the case of carrying out the provisions, for example, on a ship of the nature of the *S.S. Prince George*, it would be mandatory that the ship carry a certified radio operator at all times? Is that correct?

**Mr. Nixon:** This would be for the Department of Transport to determine and I could not say yes or no. The requirements have been changing from time to time because various new forms of communications are introduced and it is possible to achieve safety without a certificated telegraphy operator. Airplanes fly safely with a lesser certificate on the part of the captain, for example.

• 1045

**Mr. Mazankowski:** Perhaps I can ask the Minister this question. This particular matter that I am pursuing has been pursued with the Department of Transport and has been referred back to the Minister of Communications. It seems, in trying to get to the bottom of it, that we are having some difficulty in finding out who is really responsible for the administration and the enforcement of the regulations as prescribed under the provisions of the Radio Act. If that is the case, that the Department of Transport suggests it is the Department of Communications' responsibility and the Department of Communications now suggests it is a Department of Transport responsibility, who is the likely body that one might pursue this with further?

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** I remember the case you are alluding to and I would like to have the correspondence here, which I do not of course.

**Mr. Mazankowski:** I can appreciate that, Mr. Minister.

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** Je crois que cette licence restreinte de radio téléphone a été donnée aux remorqueurs, aux bateaux de pêche ainsi qu'à certains bateaux de plaisance, et ce à quoi je veux en venir, et je sais que M. Pelletier est au courant du problème, concerne le certificat d'exemption accordé au *S.S. Prince George*, un navire de croisière appartenant au Canadien-National. Il est contestable, si l'on considère que c'est un navire de croisière internationale, parcourant environ 2,000 milles à chaque voyage et transportant 500 passagers, qu'un tel certificat d'exemption de radio lui ait été accordé quand il est difficile d'acheminer des communications radiotéléphoniques convenables. Même les dépliants du CN, visant à promouvoir cette croisière, précisaient que des appels de radio urgents pouvaient être envoyés; toutefois, les appels ne pourraient être acheminés ou pourraient être retardés à cause des conditions atmosphériques. Nous avons eu sur la côte ouest des collisions et ce qui s'ensuit, et plusieurs navires se sont échoués, et je me demande si votre ministère ou le ministère des Transports n'aurait pas le pouvoir de raffermir ces règlements.

**M. Nixon:** Monsieur le président, je puis vous assurer qu'en ce qui concerne la catégorie de navires que vous avez mentionnés, les communications ayant trait à la sécurité et à la rapidité de navigation du vaisseau, sont contenues dans la loi sur la marine marchande du Canada et dépendent du ministre des Transports. Je crois que vous vous êtes référé à un document, probablement destiné au public. Ceci, je présume concernerait les appels téléphoniques ordinaires des passagers, qui sont bien sûr différents des communications de sécurité.

**M. Mazankowski:** Prendre les dispositions nécessaires, par exemple, dans le cas d'un navire comme le *S.S. Prince George*, reviendrait à dire qu'il devra avoir à son bord en tout temps un opérateur diplômé de T.S.F. est-ce exact?

**M. Nixon:** Le ministère des Transports devra répondre à cette question, je ne peux rien affirmer. Les exigences ont peu à peu changé, parce que de nouvelles formes diverses de communications ont été créées et il est possible d'atteindre une sécurité sans employer un télégraphiste diplômé. Par exemple, les avions volent en toute sûreté, même avec un capitaine un peu moins diplômé.

**M. Mazankowski:** Peut-être pourrais-je poser cette question au Ministre. Cette question particulière que je veux débattre l'a déjà été avec le ministère des Transports et a été retransmise au ministre des Communications. Il semble qu'à force de vouloir atteindre le nœud de la question, nous éprouvions quelques difficultés à trouver qui est responsable de l'administration et de l'application des règlements, tels qu'ils sont inscrits dans les termes de la Loi sur la radiodiffusion. Puisque le fait est que le ministère des Transports est d'avis que c'est la responsabilité du ministère des Communications, et vice-versa, avec qui au juste doit-on en discuter?

**M. Pelletier (Hochelaga):** Je me souviens de la situation que vous nous soumettez et j'aimerais avoir la correspondance qui s'y rattache, mais je ne l'ai pas.

**M. Mazankowski:** Je vous en suis reconnaissant, monsieur le ministre.



[Texte]

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** It seems to me, as I understood it, it was pretty clear. The requirements of the Department of Transport were communicated to us and we were upholding their decision. There was one who thought it unwise. But, if that is the situation, it is a matter of judgment. The common judgment of Communications and Transport might very well be challenged but it seems to me there was not this division of authority—we did not hide behind one another.

**Mr. Mazankowski:** I have letters to prove that, Mr. Minister, and I am not going to get into an argument with you on it. I think the issue is twofold: firstly, whether it is wise to issue a radio exemption certificate in the case of a passenger cruise ship which carries 500 people and is on a very treacherous route and, secondly, someone has the responsibility and, indeed, the obligation to see that the regulations as prescribed under the provisions of the Radio Act are indeed carried out. I think it boils down to those two points. Then it becomes a matter of judgment.

But in the interests of safety and in the interests of pursuing the matter, so that future lives and property and material may not be destroyed, perhaps this is an area in which an examination and a study should be undertaken. And if it is the responsibility of the Department of Transport to say yes or no to the issuance of such a radio exemption certificate then I will pursue it there. But if it is the responsibility of the Department of Communications to see that certain radio and telegraph regulations are enforced then I suggest this is the duty and responsibility of this body. I certainly would like to pursue the matter further with you, Mr. Minister. Perhaps this may not be the proper time.

**The Chairman:** On another day.

**Mr. Mazankowski:** I think it is an issue that concerns the safety and security of many people.

**The Chairman:** Mr. Guay is next.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Thank you, Mr. Chairman. In view of the element of time and the motion that was passed a while ago I will give my time to members of the other side so that they will have an opportunity to question the Minister.

**The Chairman:** The Chair appreciates your gracious attitude. Mr. Beatty.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Guay is well known for his graciousness and for his charity. It is matched only by your own.

Perhaps I could start by picking up at the same spot as Mr. Howard, when he spoke, and express my displeasure with committees being put in the position of considering departmental estimates in a very short period of time, of necessity doing a very inadequate job on them, and then giving up their authority at the end of this month to the government, with these estimates deemed to have been passed if we have not passed them by that time.

It is my information that we will not be asking the CRTC to appear before us as such. I am very dissatisfied by this because, as well as the more than \$6 million which the CRTC will be spending, the way in which they have been conducting themselves has had a very, very significant impact upon our national culture, upon our national fabric. I believe they are one body which we should cer-

[Interprétation]

**M. Pelletier (Hochelaga):** De la façon que je l'ai compris, il me semble que c'était bien évident. Les exigences du ministère des Transports nous ont été transmises et nous avons confirmé leur décision. L'un de nous a pensé que ça n'était pas raisonnable. Mais si telle est la situation, c'est une question de jugement. L'opinion commune des ministères des Transports et des Communications peut très bien être contestée, mais il me semble qu'il n'y eut pas division de l'autorité, ni que nous nous soyons renvoyés la balle.

**M. Mazankowski:** Je possède des lettres qui le prouvent, monsieur le ministre, et je n'ai pas l'intention d'argumenter sur cela. Je crois que la conclusion est double: premièrement, est-il avisé d'émettre un certificat de dispense de radio dans le cas d'un bateau de croisière qui transporte 500 passagers sur une route périlleuse; deuxièmement, quelqu'un a la responsabilité, et certainement, l'obligation de voir à ce que les règlements inscrits aux termes de la Loi sur la radiodiffusion soient appliqués. Je crois que cela se résume à ces deux questions. Alors là seulement, cela devient une question de jugement.

Mais en vue d'une meilleure sécurité et pour continuer à débattre le sujet, afin d'éviter que des vies futures, que la propriété et que le matériel soient détruits, peut-être devrait-on étudier plus à fond ce domaine. Et si la décision d'émettre un certificat de dispense de radio revient au ministère des Transports, c'est avec eux que j'en discuterai. Mais s'il revient au ministère des Communications de voir à ce que certaines règles de radio et de télégraphie soient appliquées, alors je leur suggère d'en prendre la responsabilité. J'aimerais beaucoup poursuivre le débat avec vous, monsieur le ministre. Mais peut-être le moment est-il mal choisi.

**Le président:** Un autre jour.

**M. Mazankowski:** Je crois que la sécurité de plusieurs dépend de cette question.

**Le président:** M. Guay est le suivant.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je vous remercie, monsieur le président. Puisque le temps passe et qu'une proposition a déjà été votée il y a quelque temps, je céderai le temps qui m'est alloué aux députés de l'autre parti pour qu'ils puissent poser leurs questions au ministre.

**Le président:** Le président vous en remercie. Monsieur Beatty.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. M. Guay est bien connu pour sa générosité. Elle n'a d'égal que la vôtre.

Je puis peut-être continuer ce que M. Howard avait commencé et manifester le mécontentement que j'éprouve à ce que les comités soient obligés d'étudier les prévisions des ministères durant une période de temps si brève, de l'obligation de ne le faire que très incomplètement, et qu'ils aient ensuite à remettre leurs pouvoirs au gouvernement à la fin du mois, en considérant que ces prévisions seront acceptées si nous ne l'avons pas fait entre-temps.

Je crois que nous n'aurons pas à exiger que le CRTC vienne témoigner ici. Je suis extrêmement mécontent de cela, aussi bien pour les six millions et plus que le CRTC aura dépensés, que pour leur façon de conduire qui a eu un impact très significatif sur notre culture nationale, sur notre structure nationale. Je crois que c'est certainement un des organismes qui devrait être examiné avant l'adop-

[Text]

tainly have examined prior to passing the estimates, or having them deemed to have been passed.

**Mr. Pelletier:** Were they not referred to the Broadcasting Committee, where they usually appear?

• 1050

**An hon. Member:** They should be but . . .

**Mr. Pelletier:** But I mean, if they appear before a standing committee, it would be Broadcasting, would it not?

**Mr. Stewart (Cochrane):** Yes, this was the intention; but they have not actually been referred to us as yet.

**Mr. Pelletier:** I see.

**The Chairman:** That is my understanding, too.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** My understanding would be, then, Mr. Stewart, that, as of May 31, it will also be too late for the Broadcasting Committee to consider the estimates.

**Mr. Stewart (Cochrane):** As far as the estimates are concerned, but I think they will be coming before us later on.

**Mr. Nowlan:** At the time of the CRTC annual report, and I hope to talk to Mr. Stewart on this . . .

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** The problem which I see is that once these committees do give up their authority to deal with the estimates, we are essentially giving up any real ability we have to influence what goes on in the government.

**Mr. Nowlan:** On a point of order, it is a question whether we have any real influence, even if we have the estimates, Mr. Beatty.

**The Chairman:** Order, Mr. Nowlan. Mr. Beatty has the floor.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** This Committee right here has had the experience, in the case of the passenger train travel in southwestern Ontario, of having made recommendations to the government which were subsequently ignored. I fear that, after we lose control of the estimates, after they go back to the House, this will happen in other areas, too. That being said, I do not want to waste any more of the Committee's time on that particular area.

I was very struck, Mr. Minister, by your suggestion that you will be encouraging the CRTC to regulate master antenna communications systems in apartment buildings. When do you expect some activity there?

**Mr. Pelletier:** I understand there is already some activity. I cannot go into the details of it. This would be a matter for the CRTC to explain to you because it is their own operation, but they have been engaged in, and in contact with, the MATV problem, particularly in Toronto, for months now.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** You are satisfied that this is an area within federal jurisdiction?

[Interpretation]

tion du budget des dépenses, ou les délibérations qui précèdent l'adoption.

**M. Pelletier:** Le CRTC n'a-t-il pas été référé au comité sur la Radiodiffusion, où ils comparaissent habituellement?

**Une voix:** Ils devraient, mais . . .

**M. Pelletier:** Mais s'ils comparaissent devant un comité permanent, ça devrait être le comité sur la Radiodiffusion, n'est-ce pas?

**M. Stewart (Cochrane):** Oui, c'est l'idée; mais ils ne nous ont pas encore été référés.

**M. Pelletier:** Je vois.

**Le président:** C'est ce que je crois aussi.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Monsieur Stewart, mon avis est que, le 31 mai, il sera trop tard aussi pour le comité sur la Radiodiffusion, pour étudier le budget des dépenses.

**M. Stewart (Cochrane):** Pour le budget des dépenses, mais je crois qu'ils vont comparaître devant nous plus tard.

**M. Nowlan:** Lors de la présentation du rapport annuel du CRTC, et j'espère en parler à M. Stewart.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Je vois un problème, lorsqu'un de ces comités délègue ses pouvoirs de traiter du budget des dépenses essentiellement, nous abandonnons tout espoir d'influencer ce qui se passe dans le gouvernement.

**M. Nowlan:** J'invoque le Règlement; il reste à savoir si nous avons une quelconque influence, même si nous avons le budget des dépenses, monsieur Beatty.

**Le président:** A l'ordre, monsieur Nowlan. M. Beatty a la parole.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Le présent Comité a déjà eu une expérience, dans le cas des trains de passagers, dans le sud-ouest de l'Ontario, où l'on a vu le gouvernement ignorer totalement les recommandations que nous lui avions faites. J'ai peur de cela, lorsque nous perdons le contrôle du Budget des dépenses, lorsqu'il retourne à la Chambre, cela se reproduira dans d'autres domaines aussi. Ceci étant dit, je ne veux pas faire perdre plus de temps au Comité.

Monsieur le ministre, j'ai été très frappé lorsque vous avez dit que vous encouragez le CRTC à régir les systèmes de communication par antenne maîtresse dans les édifices de logements. Quand espérez-vous que quelque chose sera fait dans ce domaine?

**M. Pelletier:** Je crois qu'il y a déjà quelque chose de fait. Je ne peux donner les détails. Ce serait au CRTC de vous expliquer cela, car c'est leurs propres opérations, mais ils se sont engagés dans le problème des antennes maîtresses, surtout à Toronto, depuis des mois.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Êtes-vous satisfait que ce soit un domaine de juridiction fédérale?



[Texte]

Mr. Pelletier: Yes.

Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Because after personal consultations with the people from the Province of Ontario, I find that they are convinced that the one area about which they are absolutely in no doubt at all is in the provincial sphere, is in the area of MATV.

Mr. Pelletier: That is a discussion we will have to have. We feel that the federal government is involved— and I should use moderate language—with very little doubt on our part, when there is a signal picked off the air.

Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): You have had indications from the governments of Ontario and Quebec that they are dissatisfied with federal regulation of cable systems. What indications have you had from other provinces? Do they support the position taken by Ontario and Quebec?

Mr. Pelletier: Let me correct you, if I may. I do not remember any province saying that the regulatory job that the CRTC was doing was not a good job. They were dissatisfied that they were doing it themselves, which is a different point.

Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Is this not what I said?

Mr. Pelletier: I thought that you . . .

Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): It is a matter of jurisdiction.

Mr. Pelletier: It seemed to me that you said that they were dissatisfied with the kind of the job the CRTC was doing.

Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): No.

Mr. Pelletier: They never pretended that . . .

Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): They are dissatisfied with the fact that the CRTC is doing any kind of job there at all when they feel that it is strictly under provincial jurisdiction.

Have any of the governments of the other provinces taken sides one way or the other, to date, on that? Have they given any indication that they are going to be siding with the provinces of Quebec and Ontario?

Mr. Pelletier: Not to my knowledge. They have come to us to discuss certain plans. In a recent speech, for instance, I alluded to the people from Saskatchewan who have a particular view of how cable should be developed, but they did not challenge the authority of the CRTC. I know that other provinces have plans, that most provinces want to talk to us about this, but I could not go into the precise position expressed by each province.

Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Are you aware that, probably within a week or so, the Government of Alberta will be announcing its support for the position of the governments of Ontario and Quebec?

Mr. Pelletier: Yes, I suspect that. I am not aware because the Minister did not send a wire to me announcing that he would do that. I have heard the rumour.

[Interprétation]

M. Pelletier: Oui.

M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Après consultation avec des membres du gouvernement ontarien, j'ai découvert qu'ils étaient absolument convaincus que ce domaine devait être une responsabilité absolument totalement provinciale. Le problème des antennes maîtresses doit, selon eux, relever du gouvernement provincial.

M. Pelletier: Il faudra en discuter. Nous croyons que le gouvernement fédéral est engagé . . . et j'emploierai un langage modéré . . . et nous entretenons très peu de doute sur ce sujet, lorsque l'on capte un signal dans les airs.

M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Les gouvernements du Québec et de l'Ontario vous ont fait connaître leur mécontentement au sujet des règlements fédéraux dans le domaine de la télévision par câble. Qu'en pensent les autres provinces? Soutiennent-ils la position prise par le Québec et par l'Ontario?

M. Pelletier: Permettez-moi de vous corriger, si je le peux. A ma connaissance, aucune province ne s'est dite mécontente du travail accompli par le CRTC. Ils sont mécontents parce qu'ils ne le font pas, c'est une autre chose.

M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): N'est-ce pas ce que j'ai dit?

M. Pelletier: Je pensais que vous aviez . . .

M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): C'est une question de juridiction.

M. Pelletier: Il m'a semblé que vous aviez dit qu'ils étaient mécontents du travail accompli par le CRTC.

M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Non.

M. Pelletier: Ils n'ont jamais prétendu que . . .

M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Ils sont mécontents du fait que le CRTC travaille dans un domaine qu'ils croient de juridiction strictement provinciale.

Les gouvernements des autres provinces ont-ils pris position sur ce problème? Vous ont-ils indiqué qu'ils se rangeront du côté du Québec et de l'Ontario?

M. Pelletier: Pas à ma connaissance. Ils sont venus nous voir pour discuter certains plans. Lors d'un récent discours, par exemple, j'ai fait allusion à ces gens de la Saskatchewan qui ont une vue très particulière de ce que devrait être le développement de la télévision par câble, mais ils n'ont jamais mis en doute l'autorité du CRTC. Je sais que d'autres provinces ont des plans, que la plupart des provinces veulent discuter de ce problème, mais je ne pourrais vous donner la position précise exprimée par chaque province.

M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Savez-vous que, dans probablement moins d'une semaine, le gouvernement de l'Alberta annoncera qu'il soutient la position des gouvernements de l'Ontario et du Québec?

M. Pelletier: Oui, je m'en doutais. Je ne le savais pas parce que le ministre n'a pas envoyé de message m'annonçant qu'il le ferait. J'avais entendu la rumeur.

[Text]

• 1055

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** The day that you made your statement in the House concerning Quebec I asked you whether or not the Government of Quebec had been licensing or giving temporary permits to any agencies which are not currently licensed by the federal government or whether any permits had been refused to agencies which are licensed by the federal government. Have you any further information on that?

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** I remember that. No, I do not. We do not get reports on acts of the Régie, of course, and to my knowledge this has not been done but I cannot give you a firm answer.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** The Minister of Communications in Quebec has said publicly that he would welcome a reference to the Supreme Court, in fact, that has been the position of the Government of Quebec for some time now, to determine where jurisdiction in fact lies for cable TV systems. You said in your statement that you would be quite willing to take the matter to the Supreme Court. What action in terms of initiating procedure before the Supreme Court have you taken?

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** I said that first we would want to have fresh contacts with Quebec after all the flurry to see whether they were really bent on having this settled in the courts; second, we would make a proposition to them to come with us before the courts, to have a joint reference to the courts, and only in the third place if the first two approaches do not work, we would take action ourselves...

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Have you consulted or have your officials consulted...

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** The Minister of Communications of Quebec has been out of the country now for two or three weeks and he was not back yesterday but my office has been in contact with his to arrange a meeting as soon as possible. I understand that will be impossible this week because when he comes back he will just have time to jump on another plane and go to Calgary for the conference of provincial ministers of education. So we have planned for a meeting early in June when he is back from Calgary.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** I believe you indicated to Mr. Nowlan that it was your impression the reason Quebec took precipitate action itself was not because it was dissatisfied with the consultation which is taking place with the federal government. What reason has been tendered to you by the Government of Quebec for the decision to go ahead and license on their own.

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** No particular reasons were given to me. There were no communications before they made this move. Mr. Leger has been making many public statements that we have analyzed and he himself does not seem very firm in his mind that he wants to go before the courts or whether he wants to negotiate with the other provinces. You might have noticed that at the same time the Minister of Communications of Ontario said that he was supporting the action of Quebec but in the same breath he said that he would want to place the federal government before any fait accompli and that he chose the negotiation route.

[Interpretation]

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Le jour où vous avez fait votre déclaration à la Chambre, en ce qui concerne le Québec, je vous ai demandé si oui ou non le gouvernement du Québec avait autorisé ou délivré des permis temporaires aux organismes qui ne sont pas ordinairement autorisés par le gouvernement fédéral, ou si des permis avaient été refusés aux organismes qui sont autorisés par ce dernier. Auriez-vous d'autres renseignements à ce sujet?

**M. Pelletier (Hochelaga):** Je me souviens de cela. Non, je n'en ai pas. Nous ne recevons pas de rapport sur les lois de la régie, bien sûr, et à ma connaissance ceci n'a pas été fait mais je ne peux vous l'affirmer.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Le ministre des Communications du Québec a dit publiquement qu'il ferait bon accueil à un renvoi devant la Cour suprême, et en fait, cela a été la position du gouvernement du Québec depuis un certain temps maintenant, pour ce qui est de déterminer jusqu'où va l'application de la juridiction en ce qui a trait au système de câble de télévision. Vous avez dit dans votre déclaration que vous seriez d'accord pour renvoyer la chose devant la Cour suprême. Quelles dispositions avez-vous prises en ce sens?

**M. Pelletier (Hochelaga):** J'ai dit que nous devrions d'abord établir de nouveaux contacts avec Québec après toute cette agitation, afin de savoir s'ils ont pris les dispositions nécessaires pour porter ceci devant les tribunaux; j'ai ensuite dit que nous leur proposerions d'aller avec eux devant les tribunaux, afin d'avoir un renvoi commun devant les tribunaux, et enfin j'ai dit que nous prendrions nous-mêmes des mesures, en troisième lieu, si les deux premières tentatives échouaient...

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Est-ce que vous avez consulté ou vos hauts fonctionnaires ont-ils consulté...

**M. Pelletier (Hochelaga):** Le ministre des Communications du Québec a été à l'étranger depuis maintenant deux ou trois semaines et il n'était pas de retour hier, mais mon bureau était en communication avec le sien afin de convoquer une réunion le plus tôt possible. Je crois que cela sera impossible cette semaine, parce que dès son retour, il aura tout juste le temps de prendre un autre avion afin de se rendre à Calgary à la Conférence des ministres de l'Éducation. Aussi, avons-nous convoqué une réunion pour le début de juin, lorsqu'il sera de retour de Calgary.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Je crois que vous avez dit à M. Nowlan que vous aviez l'impression que la raison pour laquelle le Québec avait lui-même précipité les choses n'était pas due à son mécontentement en ce qui a trait à la consultation en cours avec le gouvernement fédéral. Quelle raison le gouvernement du Québec vous a-t-il fait connaître en ce qui a trait à sa décision d'autoriser de son propre chef ces organismes.

**M. Pelletier (Hochelaga):** Aucune raison particulière ne m'a été donnée. Nous n'avons eu aucune communication avant que cette décision soit prise. M. Leger a fait des déclarations publiques que nous avons étudiées et il ne semble pas lui-même convaincu qu'il devrait aller devant les tribunaux ou encore s'il devrait négocier avec les autres provinces. Vous avez dû remarquer, qu'au même moment, le ministre des Communications de l'Ontario a dit qu'il appuyait les mesures prises par le Québec, mais aussi qu'il voudrait instruire le gouvernement fédéral avant de passer à l'action et qu'il préférerait le chemin des négociations.



[Texte]

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** The position of the Government of Ontario is, although they feel that CATV is strictly under provincial jurisdiction, they are willing to negotiate.

I have one further question.

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** Let me make a point. If you read Mr. Cardinal, he said, we recognize that in the broadcasting uses of cable television, the federal government has a role to play.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Well, they would not deny that you have a role to play but I think they are arguing that the balance of power shifted particularly through judicial decisions too far into the federal sphere.

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** Yes.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** You discuss in the Green Paper consideration of a two-tier system of regulation to replace the CRTC and it would seem to me that ultimately the discussion which is taking place between the provinces and the federal government centres on this question of regulatory authority over cable systems. As best I have been able to perceive from the provinces to date, they are not satisfied with your suggestions of a two-tier system or your very vague suggestions of consultation with the provinces, whatever that means, but I think would be interested in discussing the possibility of a one-tier system involving provincial appointments to the CRTC or to whatever body would succeed the CRTC. Is this something which you rule out or is it something which you are willing to negotiate on?

**Mr. Pelletier (Hochelaga):** This is something we are ready to talk to them about.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Fine. Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Stewart, we will wrap up with you, if you have a quick question.

**Mr. Stewart (Cochrane):** Perhaps the question I could ask in a short time of the Minister is the following. I understand there is a subsidiary of your department in North Bay. What is the role of that particular subsidiary, are there several across the country, and what in general is the reason for these offices across the country?

• 1104

**Mr. Pelletier:** We have offices across the country because we are managing the frequency, are dealing with interference and complaints from the public, and so on. I keep signing letters telling individuals or companies or operators in radio or television that our inspectors have been in their place.

There is a great variety of these and it is a very interesting kind of correspondence. In one case that I remember, the inspector had been seven times in one house, only to discover that it was the refrigerator creating the interference. But anyway, Canadian citizens are entitled to have a good signal and when they have that kind of trouble they can apply to those offices.

[Interprétation]

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** La position du gouvernement de l'Ontario qu'ils sont d'accord pour entreprendre des négociations, bien qu'ils soient convaincus que CATV tombe directement sous la juridiction provinciale.

J'ai une autre question.

**M. Pelletier (Hochelaga):** Je voudrais dire ceci. Si vous avez lu les déclarations de M. Cardinal, il a dit qu'en ce qui a trait à l'utilisation dans la radiodiffusion de câble de télévision, il reconnaissait le rôle que le gouvernement fédéral avait à jouer.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Bien, ils ne nieront pas que vous avez un rôle à jouer, mais ils trouvent que l'on a trop laissé le reste du pouvoir entre les mains du fédéral, particulièrement en ce qui regarde les décisions juridiques.

**M. Pelletier (Hochelaga):** Oui.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Vous avez discuté dans le Livre vert d'un système de règlement bilatéral pour remplacer le CRTC et il me semble qu'en fin de compte, la discussion présentement en cours entre les provinces et le gouvernement fédéral, se centre sur cette question de réglementation au sujet des systèmes par câble. Tout ce que j'ai pu savoir des provinces jusqu'à présent, c'est qu'elles ne sont pas satisfaites de vos suggestions pour ce système de réglementation ni de vos suggestions très vagues de consultation avec les provinces, quoique cela puisse signifier, mais je pense qu'elles seraient intéressées à discuter la possibilité d'un système unilatéral engageant les provinces vis-à-vis du CRTC ou vis-à-vis de tout autre organisme qui succéderait au CRTC. Est-ce là quelque chose que vous éliminez ou au contraire quelque chose sur laquelle vous êtes d'accord pour négocier?

**M. Pelletier (Hochelaga):** C'est là quelque chose sur laquelle nous sommes prêts à discuter avec eux.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Bien. Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Stewart, nous terminerons avec vous, si vous avez une brève question.

**M. Stewart (Cochrane):** Brièvement, la question que je voudrais poser au Ministre est la suivante: je crois qu'il y a un organe auxiliaire de votre ministère à North Bay. Quel est le rôle de cet organe auxiliaire particulier, y en a-t-il beaucoup à travers le pays et quelle est en général la raison d'être de ces bureaux à travers le pays?

**M. Pelletier:** Nous possédons des bureaux à travers le Canada puisque nous nous occupons des plaintes du public concernant les interférences. Je n'arrête pas de signer de lettres informant les gens et les compagnies que notre personnel de radio et de télévision ont visité leur région.

Je reçois toute sortes de demandes et c'est une correspondance très intéressante. Je me souviens d'un cas où l'inspecteur avait visité une maison sept fois pour enfin découvrir que le réfrigérateur créait cette interférence. Cependant, les Canadiens ont droit à un bon service et s'ils sont dérangés par ce genre de chose, ils peuvent s'adresser à nos bureaux.

[Text]

Also, of course, the management of the frequency band includes one station interfering with the other, and the public suffering from these kinds of accidents. So they are very busy; and actually, have so much work to do, so much demand for their services, because of the increase of activity in the radio and television field, that they can hardly satisfy all requests.

**Mr. Stewart (Cochrane):** Does this mean that the population in an area such as North Bay, for example, or the population of northern Ontario, would have recourse to that? That it would be a sort of consumer's spot where they can go for the solving of their problems—even as far north as Cochrane, for example?

**Mr. Pelletier:** On the geography aspect of it, I am not too sure.

**Mr. de Montigny Marchand:** There are 12 such field offices on the Province of Ontario but, like you, I, too, am not certain as to the geographical distribution, and which is closer to where. But, certainly, the idea is one of a decentralized approach. The main, if not the only, purpose of these people's being in the field is to be closer to the problems and, I suppose, to the people.

**Mr. Stewart (Cochrane):** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** The Chair recognizes it at 11 o'clock and that it is time to adjourn. But the Chair wonders if we could pass the estimates.

**Mr. Nowlan:** On a point of order, Mr. Chairman. I guess, being realistic, this is the last and only time . . .

**The Chairman:** The Clerk advises me that we cannot get a committee room this afternoon, so that while we might want to examine the estimates further, and while the Chair is sympathetic to Mr. Howard's remarks, I am bound by the rules of the House. This is probably the last time that we will have the Department of Communications . . .

**Mr. Nowlan:** This is the only time you have had this department here. With no reflection on the Chair and/or the Minister intended, I want to associate myself with Mr. Howard when he said that this is only a cursory look at these estimates; and that that happens to be not only because of the schedule—and I appreciate that that got a little complicated—but also because it conflicted with the sitting of the Broadcasting Committee. There are many members of the Broadcasting Committee who have a very direct interest in this facet of transport and communications, particularly communications, so that you not only had the problem of committees sitting at the one time; you had this conflicting with the only other committee that has matters germane to the issue.

**The Chairman:** The Chair acknowledges your concern, Mr. Nowlan.

**Mr. Nowlan:** There has been a motion passed to adjourn at 11 o'clock. It is now past 11 o'clock. Although it does not do anyone any good at all, other than to vent the spleen that one has within one, I do not see why the devil we should even make an attempt to pass these things. They are going to be passed, anyway, on May 31. I have not been on a committee yet where we have gone right through them. We, at least, had more chances this time, but there are many other questions to ask.

[Interpretation]

Cette interférence est souvent due à plusieurs stations qui s'entrecoûpent et les gens s'en plaignent. Nos bureaux sont donc très occupés. Actuellement, nous sommes débordés à cause de la très grande activité de la radio et de la télévision c'est pourquoi nous ne pouvons répondre à toutes les demandes.

**M. Stewart (Cochrane):** Cela signifie-t-il que la population de la région de North Bay par exemple ou la population du nord de l'Ontario pourrait avoir recours à ce service? Cela ressemblerait à un genre de bureau de consommateurs où les gens peuvent aller afin de résoudre leurs problèmes. Ce bureau pourrait-il s'occuper d'une région aussi éloignée que Cochrane par exemple?

**M. Pelletier:** En ce qui concerne les régions, je ne suis pas certain.

**M. de Montigny Marchand:** En Ontario, nous avons 12 bureaux de ce genre mais tout comme vous je ne suis pas certain de la répartition de ceux-ci, mais il s'agit d'une décentralisation. Le principal sinon le seul but de ces gens est d'être le plus prêt possible des problèmes qui touchent ces personnes.

**M. Stewart (Cochrane):** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Il est 11 heures et c'est le temps d'ajourner. Mais la présidence se demande si nous ne devons pas passer aux prévisions budgétaires.

**M. Nowlan:** J'invoque le Règlement monsieur le président. Je crois que si nous sommes réalistes c'est la dernière fois que . . .

**Le président:** Le greffier m'a informé que cet après-midi nous ne pourrions avoir aucune pièce pour le comité, et que même si nous voulons étudier ces prévisions budgétaires et même si la présidence est favorable aux remarques de M. Howard, je suis régi par le Règlement de la Chambre. C'est probablement la dernière fois que nous aurons l'occasion d'avoir le ministère des Communications.

**M. Nowlan:** C'est la première fois que vous avez ce ministère à ce Comité. Sans faire de remarque à la présidence ou au ministre, je suis de l'avis de M. Howard pour dire qu'il ne s'agit que d'une brève étude de ces prévisions budgétaires: cela n'est pas seulement dû à l'horaire mais aussi à cause du conflit créé par la convocation du Comité de la Radiodiffusion. Plusieurs membres qui sont directement impliqués ou intéressés à cet aspect du transport et de la communication participent à ce Comité de radiodiffusion, vous n'avez donc pas un problème concernant deux comités siégeant en même temps; vous avez eu ce conflit avec le seul autre comité ayant rapport à cette question.

**Le président:** La présidence reconnaît votre inquiétude, monsieur Nowlan.

**M. Nowlan:** Et une motion a été présentée afin d'ajourner à 11 heures. Il est déjà plus de 11 heures. Même si cela n'est pas profitable pour personne, je ne vois pas pourquoi nous n'essaierions pas de présenter ces propositions. Elles seront votées de toute manière le 31 mai. Jusqu'à maintenant, je n'ai pas participé à un seul comité où nous ayons réussi à régler ce problème. Cette fois, au moins, nous avons plus de chance, mais plusieurs questions restent à poser.



[Texte]

**The Chairman:** The Chair has put the question. Shall Vote 1 carry?

**Mr. Nowlan:** On a point of order. It is after 11 o'clock. This committee is adjourned.

**The Chairman:** The Chair recognizes that a motion was put before the Committee and approved by the Committee that we adjourn at 11 o'clock. There seems to be consensus that we should adjourn at 11 o'clock and proceed no further with the carrying of the votes. This committee therefore stands adjourned.

**Mr. Nowlan:** That is right. It is after 11 o'clock.

[Interprétation]

**Le président:** Le président accepte la question. Le Crédit 1<sup>er</sup> est-il adopté?

**M. Nowlan:** J'invoque le Règlement. Il est passé 11 h 00, ce Comité est ajourné.

**Le président:** La présidence doit reconnaître qu'une motion a été votée et approuvée par le Comité. Nous devons donc ajourner à 11 h 00. Les membres semblent vouloir ajourner cette séance à 11 h 00 sans procéder au vote sur ce crédit. Le Comité est donc ajourné.

**M. Nowlan:** C'est exact, il est passé 11 h 00.

















HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Thursday, June 7, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 11

Le jeudi 7 juin 1973

Président: M. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

### RESPECTING:

Bill C-21, An Act to amend the  
Harbour Commissions Act (Nanaïmo  
Harbour Commission)

*and*

Bill C-128, An Act to amend the  
Aeronautics Act

### INCLUDING:

The Fourth Report to the House

### CONCERNANT:

Bill C-21, Loi modifiant la Loi sur  
les Commissions de port (Commission  
du port de Nanaïmo)

*et*

Bill C-128, Loi modifiant la Loi  
sur l'aéronautique

### Y COMPRIS:

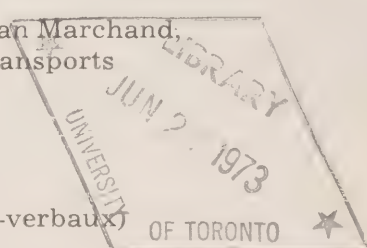
Le quatrième rapport à la Chambre

### APPEARING:

The Honourable Jean Marchand,  
Minister of Transport

### COMPARAÎT:

L'honorable Jean Marchand,  
Ministre des Transports



### WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

### TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Campbell  
Duquet  
Ellis  
Ethier  
Forrestall

Frank  
Godin  
Guay (*Saint-  
Boniface*)  
Howard

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Kempling  
Loiselle  
Mazankowski  
McKenzie  
Poulin

Reynolds  
Rose  
Turner (*London-  
East*—(19).

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Tuesday, May 29, 1973:

Mr. Thomas (*Moncton*) replaced Mr. Taylor.

On Wednesday, May 30, 1973:

Mr. Turner (*London East*) replaced Mr. Railton.

On Thursday, May 31, 1973:

Mr. Ethier replaced Mr. Stollery;  
Mr. McKenzie replaced Mr. Arrol.

On Thursday, June 7, 1973:

Mr. Duquet replaced Mr. Stewart (*Cochrane*);  
Mr. Forrestall replaced Mr. Beatty (*Wellington-  
Grey-Dufferin-Waterloo*);  
Mr. Frank replaced Mr. Nowlan;  
Mr. Kempling replaced Mr. Thomas (*Moncton*);  
Mr. Reynolds replaced Mr. Schumacher;  
Mr. Rose replaced Mr. Benjamin.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 29 mai 1973:

M. Thomas (*Moncton*) remplace M. Taylor.

Le mercredi 30 mai 1973:

M. Turner (*London-Est*) remplace M. Railton.

Le jeudi 31 mai 1973:

M. Ethier remplace M. Stollery;  
M. McKenzie remplace M. Arrol.

Le jeudi 7 juin 1973:

M. Duquet remplace M. Stewart (*Cochrane*);  
M. Forrestall remplace M. Beatty (*Wellington-  
Grey-Dufferin-Waterloo*);  
M. Frank remplace M. Nowlan;  
M. Kempling remplace M. Thomas (*Moncton*);  
M. Reynolds remplace M. Schumacher;  
M. Rose remplace M. Benjamin.



## ORDERS OF REFERENCE

*Reprint*

Friday, April 13, 1973

*Ordered*,—That Bill C-21, An Act to amend the Harbour Commissions Act (Nanaimo Harbour Commission), be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

*Reprint*

Wednesday, April 18, 1973

*Ordered*,—That Bill C-128, An Act to amend the Aeronautics Act, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

## ORDRES DE RENVOI

*Réimpression*

Le vendredi 13 avril 1973

*Il est ordonné*,—Que le Bill C-21, Loi modifiant la Loi sur les Commissions de port (Commission du port de Nanaimo), soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

*Réimpression*

Le mercredi 18 avril 1973

*Il est ordonné*,—Que le Bill C-128, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

*Le Greffier de la Chambre des communes*

ALISTAIR FRASER

*The Clerk of the House of Commons*

**REPORT TO THE HOUSE**

Thursday, June 7, 1973

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

**FOURTH REPORT**

Pursuant to its Order of Reference of Friday, April 13, 1973, your Committee has considered Bill C-21, An Act to amend the Harbour Commissions Act (Nanaimo Harbour Commission), and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 11*) is tabled.

Respectfully submitted,

*Le président*

JACK H. HORNER

*Chairman*

**RAPPORT À LA CHAMBRE**

Le jeudi 7 juin 1973

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

**QUATRIÈME RAPPORT**

Conformément à son Ordre de renvoi du vendredi 13 avril 1973, le Comité a étudié le Bill C-21, Loi modifiant la Loi sur les Commissions de port (Commission du port de Nanaimo) et a convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages pertinents (*fascicule n° 11*) est déposé.

Respectueusement soumis,



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 7, 1973

(16)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:20 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Duquet, Ellis, Forrestall, Frank, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Kempling, Loiselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Poulin, Reynolds, Rose and Turner (*London East*).

*Other Member present:* Mr. Munro (*Esquimalt-Saanich*).

*Appearing:* The Honourable Jean Marchand, Minister of Transport.

*Witnesses:* Mr. Douglas, Member of Parliament. *From the Department of Transport:* Dr. P. Camu, Administrator, Canadian Marine Transportation; Mr. J. H. Cavey, Chief, Harbours, Ports, Marine; Mr. W. M. McLeish, Director General, Civil Aeronautics.

The Committee proceeded to consider Bill C-21, An Act to amend the Harbour Commissions Act (Nanaimo Harbour Commission).

The Chairman called Clause 1.

Mr. Douglas, Sponsor of Bill C-21, made a statement.

Dr. Camu made a statement.

Mr. Douglas, Dr. Camu and Mr. Cavey answered questions.

Clause 1 carried.

Clause 2 carried.

The Title carried.

The Bill carried.

*Ordered,—*That the Chairman report Bill C-21, without amendment.

The Committee proceeded to consider Bill C-128, An Act to amend the Aeronautics Act.

The Chairman called Clause 1.

The Honourable Jean Marchand, Minister of Transport, made a statement.

The Minister and Mr. McLeish answered questions.

The questioning continuing;

At 12:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 7 JUIN 1973

(16)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 20 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Duquet, Ellis, Forrestall, Frank, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Kempling, Loiselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Poulin, Reynolds, Rose et Turner (*London-Est*).

*Autre membre présent:* M. Munro (*Esquimalt-Saanich*).

*Comparait:* L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

*Témoins:* M. Douglas, député. *Du ministère des Transports:* M. P. Camu, administrateur, Transport maritime du Canada; M. J. H. Cavey, chef, Havre et Ports; M. W. M. McLeish, directeur général, Aéronautique civile.

Le Comité entreprend l'étude du Bill C-21, Loi modifiant la Loi sur les commissions de Ports (Commission du port de Nanaimo).

Le président met l'article 1 en délibération.

M. Douglas, promoteur du Bill C-21, fait une déclaration.

M. Camu fait une déclaration.

M. Douglas, M. Camu et M. Cavey répondent aux questions.

L'article 1 est adopté.

L'article 2 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de Loi est adopté.

*Il est convenu,—*Que le président rapporte le Bill C-21 sans amendement.

Le Comité entreprend l'étude du Bill C-128, la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Le président met l'article 1 en délibération.

L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports fait une déclaration.

Le ministre et M. McLeish répondent aux questions.

L'interrogatoire continue;

A 12 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 7, 1973

• 1123

[Text]

The Chairman: We have a quorum, gentlemen.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, a point before we start. I understand several witnesses have yet to appear before this Committee. If you are going to have additional witnesses during our future meetings, between now and the end of this particular summer session, would it not be wise to invite Jack Pickett of the railway pension group to appear, possibly with another member of his organization? If that were to be considered by this Committee I would be pleased to make a motion to that effect, seconded by Mr. McRae.

The Chairman: The Committee can study anything that is referred to it by the House. Mr. Pickett could be asked to appear when we are studying the CNR Annual Report. There is a particular section in the annual report which refers to pension plans and we could go into it at that time, Mr. Guay, or if the Minister requests specifically that we study the CNR pension plan we could study it then and have Mr. Pickett.

Mr. McRae: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Go ahead, Mr. McRae.

Mr. McRae: Supplementary to what Mr. Guay has said, I believe we should look at this with the CNR, when we are looking at the CNR situation. I think Mr. Pickett is one of the obvious people we should bring in and I strongly support Mr. Guay in his resolution.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: On a point of order. The last meeting was called off and I had an important matter that I wanted to raise and bring to the attention of the Committee. This concerns another Air Canada aircraft having an emergency landing at Dorval.

The Chairman: Mr. McKenzie, I think we are going to have Air Canada before us some time later this month. In all fairness to you, I think that would be the most opportune time for you to bring that up. They will be here and they will be prepared to answer, particularly now that you have given them this notice.

• 1125

Mr. McKenzie: When will they be here?

The Chairman: I hope some time during the week of June 18.

Mr. McKenzie: I hope we can wait because there is no test equipment for these L-1011s. There are just visual checks and they are not carrying passengers.

The Chairman: I flew on one the other day and it was very nice.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 7 juin 1973

[Interpretation]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, une remarque avant que nous ne commençons. Je crois qu'il reste encore plusieurs témoins à comparaître devant ce Comité. Si nous devons avoir d'autres témoins au cours de nos réunions à venir, c'est-à-dire entre maintenant et la fin de cette session d'été, ne serait-il pas sage d'inviter Jack Pickett du groupe des pensions du chemin de fer à comparaître, accompagné peut-être d'un membre de son organisation? Si le Comité veut bien considérer cette idée, je suis prêt à proposer une motion en ce sens, appuyé par M. McRae.

Le président: Le Comité peut étudier tout ce que lui renvoie la Chambre des communes. M. Pickett pourrait comparaître lorsque nous étudierons le rapport annuel du CN. Il y a dans ce rapport un article en particulier qui fait allusion aux régimes de pension et nous pourrions l'étudier alors, monsieur Guay, ou si le ministre nous demande particulièrement d'étudier le régime de pension du CN, nous pourrions le faire en compagnie de M. Pickett.

M. McRae: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Je vous en prie, monsieur McRae.

M. McRae: Ma question est supplémentaire à celle de M. Guay; je pense que nous devrions examiner cette question avec le CN, lorsque nous étudierons la situation de cette compagnie. Il me semble que M. Pickett serait de toute évidence une des personnes à convoquer et j'appuie fermement la résolution de M. Guay.

M. McKenzie: Monsieur le président.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: J'invoque le Règlement. La dernière réunion a été ajournée alors que j'avais une question importante à soulever et à porter à l'attention du Comité. Il s'agit de l'atterrissage forcé d'un avion d'Air Canada à Dorval.

Le président: Monsieur McKenzie, je pense que les représentants d'Air Canada comparaitront devant ce Comité à la fin du mois. En toute équité, il me semble qu'il serait alors plus approprié d'évoquer cette question. Ils comparaitront et pourront répondre, surtout maintenant que vous leur en avez fait part.

M. McKenzie: Quand seront-ils là?

Le président: Dans la semaine du 18 juin, j'espère.

M. McKenzie: J'espère que nous pourrions attendre car il n'y a pas d'équipement de contrôle pour ces L-1011. On n'effectue que des contrôles visuels et ces appareils ne transportent pas de passagers.

Le président: J'ai effectué un voyage à bord de l'un d'eux l'autre jour et le vol était parfait.



## [Texte]

The problem we have before us this morning, gentlemen, is Bill C-21 introduced by Mr. Douglas, the sponsor. It has been referred to this committee. Mr. Douglas is here as sponsor. Also here are Mr. Camu, Administrator, Canadian Marine Transportation and Mr. Cavey, Chief of Harbours, Ports, Marine. We are going to study the bill. Is that agreed?

Would you like to say a word, Mr. Douglas, to explain the bill to the Committee?

**Mr. T. C. Douglas (Nanaimo-Cowichan-The Islands):** Mr. Chairman and members of the Standing Committee on Transport and Communications, the purpose of Bill C-21 is to provide for local representation to the Nanaimo Harbour Commission. Section 4(1) of the Harbour Commissions Act stipulates that a harbour commission shall consist of not less than three and not more than five members. Section 5(1) provides that in addition to the members appointed by the Governor in Council there shall be one representative from the local municipality and, if there is more than one municipality, there shall be a second local representative on the commission.

In the case of the Nanaimo Harbour Commission, there are only three commissioners, two appointed by the Governor in Council and one by the City of Nanaimo. There is no representation from the adjoining municipalities despite the fact that act provides for such representation.

The bill now before the Committee would make it mandatory to appoint five members to the Nanaimo Harbour Commission. Three of them would be appointed by the Governor in Council, one by the City of Nanaimo and one by the Regional District Board. In this way the local governing bodies would have effective representation while still leaving a majority control in the hands of those appointed by the government.

It is hardly necessary for me to elaborate on the need for adequate local representation on a harbour commission. As Canadian trade and industry expands our harbours must be enlarged and extended from time to time. These extensions should be carried out in conjunction with the local authorities who are responsible for traffic control, the location of streets, and the construction of access roads. There can be no intelligent community planning unless the harbour commission and the local governing bodies work in close harmony. Unless the local community has an effective voice in planning and the implementation of harbour expansion, the result could be chaotic as well as creating considerable ill will among the residents.

The Harbour Commissions Act sets up little autocracies with very wide powers, the exercise of which can have profound effects upon a community. I am not criticizing any particular harbour commission when I suggest that there must be a great deal more local input than is now provided for in the decision-making process. The public are becoming more assertive about their right to be heard and consulted concerning public projects that affect the appearance and well-being of their community. Bill C-21 will not ensure this process of participatory democracy but it will constitute a modest beginning.

## [Interprétation]

Messieurs, nous avons à étudier ce matin le Bill C-21, présenté par M. Douglas, son parrain. Le bill a été renvoyé au Comité et M. Douglas est accompagné de M. Camu, administrateur du transport maritime du Canada et M. Cavey, chef, havres et ports. Nous allons étudier le bill; êtes-vous d'accord?

Voudriez-vous faire quelques remarques, monsieur Douglas, pour expliquer le bill aux membres du Comité?

**M. T. C. Douglas (Nanaimo-Cowichan-Les Îles):** Monsieur le président et membres du Comité permanent des transports et des communications, le but du Bill C-21 est de prévoir une représentation locale au sein de la Commission du port de Nanaimo. Le paragraphe (1) de l'article 4 de la Loi sur les Commissions de port stipule qu'une commission de port sera composée d'au moins trois et d'au plus cinq membres. L'article 5(1) prévoit qu'en plus des membres nommés par le gouverneur en conseil, la commission comprendra un représentant de la municipalité et, s'il y a plus d'une municipalité, un deuxième représentant local.

La Commission du port de Nanaimo ne compte que trois commissaires, deux nommés par le gouverneur en conseil et un par la ville de Nanaimo. Les municipalités voisines n'ont pas de représentants, bien que ce soit prévu dans la Loi.

Le bill que vous étudiez actuellement rendrait obligatoire la nomination de cinq membres à la Commission du port de Nanaimo, dont trois seraient nommés par le gouverneur en conseil, un par la ville de Nanaimo et un par le *Regional District Board*. De cette façon, les organismes gouvernementaux locaux seraient adéquatement représentés tout en laissant aux commissaires nommés par le gouvernement le contrôle majoritaire.

Il n'y a guère lieu d'insister davantage sur la nécessité d'une représentation locale suffisante au sein d'une commission portuaire. De temps à autre, nos ports doivent être agrandis au gré de l'expansion de l'industrie et du commerce canadiens. Il faudrait faire ces travaux conjointement avec les autorités locales chargées de la réglementation de la circulation, du tracé des rues et de la construction des voies d'accès. Il ne peut y avoir de planification communautaire intelligente si les commissions portuaires et les pouvoirs publics locaux ne travaillent pas en étroite collaboration. À moins que la localité ne participe réellement à la planification et à l'application de mesures d'expansion des installations portuaires, les résultats risquent d'être chaotiques tout en suscitant de la mauvaise volonté chez les habitants.

La Loi sur les Commissions de port crée de petites autocraties dotées de pouvoirs très étendus dont l'exercice peut avoir des répercussions sérieuses sur une collectivité. Je ne critique aucune commission portuaire en particulier en disant que la participation locale doit être beaucoup plus grande que ne le prévoit le processus actuel de prises de décisions. Le public affirme de plus en plus son droit d'être entendu et consulté quant aux travaux d'intérêt public qui touchent à l'aspect et au bien-être de leur agglomération. Le Bill C-21 n'assurera pas cette démocratie de participation, mais il constituera un début modeste en ce sens.

## [Text]

There are other changes in the Harbour Commission Act that are not within the competence of a private member to introduce but which I hope this committee will consider on some future occasion. The role of harbour commissions and their relation to the communities in which they operate needs to be reviewed and revised in the light of modern community planning concepts. If the consideration of Bill C-21 gives rise to an examination of this problem then I feel it will have served a useful purpose as well as in the meantime ensuring local representation on the Nanaimo Harbour Commission.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Douglas. I have on my list Mr. Guay, Mr. Rose and Mr. McRae. Go ahead, Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Before making any comments I thought, Mr. Chairman, that you might hear Dr. Camu first and then after that I would like to say a few words.

**The Chairman:** That would be a wise thing to do. Mr. Camu.

**Dr. Pierre Camu (Administrator, Canadian Marine Transportation):** Thank you, Mr. Chairman. I would like to add just a few words of explanation in connection with the bill and at the same time raise one or two administrative points related to it because this is the only contribution we can make at this time.

• 1130

In introducing this bill Mr. Douglas said he would like to increase the membership from three to five on the existing Nanaimo Harbour Commission and, at the same time, have representation covering the other municipalities around.

We think this is a good move and that it has a lot of merit. In fact this is the thinking we are now working on and trying to achieve within the National Ports Council, which was created about one and one-half years ago. At the first two meetings of that National Ports Council, we tried to come up with a new set of recommendations covering both the legislative and administrative aspects of ports for the future. The work is far from being completed, of course, and there will be another meeting in the fall.

I may say that this National Ports Council is not the National Harbours Board; it is a separate thing altogether. It is strictly advisory but includes the chairman of every one of the port authorities as well as the harbour commissions, plus a representative of the 10 provinces. And together, with about four or five senior officials, we are working through this process. So I would say in a way the timing is a little bit difficult because we are trying to achieve this, not necessarily coming in with the same number of people on the board. This would create some difficulty because it would be more or less a precedent, but I think we can live with it.

The second thing I would like to say is that we already have among the harbour commissions in existence a membership that is not always three. We already have a few with five people, but they come under other acts. In 1964 we tried to get away from a separate harbour commissions act for every one of them and that is why in 1964 this was passed as the Harbour Commissions Act, 1964. Most of the harbours became part of that and have been administered since under that act. A few did not join because it was

## [Interpretation]

Il y a d'autres modifications dans la Loi sur les Commissions de port qui n'appartient pas à de simples députés de proposer, mais le Comité les étudiera, j'espère, à une autre occasion. Il est nécessaire d'examiner et de réviser, à la lumière des notions modernes de planification communautaire, le rôle de commissions de port ainsi que leur rapport avec les collectivités où elles travaillent. Si l'étude du Bill C-21 donne lieu à un examen de ce problème, j'aurai l'impression qu'il se sera révélé utile et qu'il aura assuré la représentation locale à la Commission du port de Nanaimo.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Douglas. J'ai sur ma liste les noms de M. Guay, M. Rose et M. McRae. Monsieur Guay, s'il vous plaît.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Avant de faire des observations, j'ai pensé, monsieur le président, que nous pourrions entendre le Dr Camu et ensuite je serais prêt à faire quelques remarques.

**Le président:** Voilà qui serait avisé. Monsieur Camu.

**M. Pierre Camu (administrateur du transport maritime du Canada):** Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais ajouter quelques explications concernant le bill et évoquer une ou deux questions de caractère administratif qui s'y rapportent, car c'est là tout ce que nous pouvons dire jusqu'à présent.

En présentant son bill, M. Douglas a déclaré vouloir augmenter de 3 à 5 le nombre des membres de la Commission du port de Nanaimo et faire en sorte en même temps que cette représentation couvre les autres municipalités avoisinantes.

Je pense que c'est là une excellente suggestion qui comporte beaucoup de mérite. En fait, c'est dans ce sens que nous travaillons et c'est ce que nous cherchons à réaliser au sein du Conseil national des ports, qui a été créé il y a un an et demi. Au cours des deux premières réunions de ce Conseil national des ports, nous avons essayé de mettre au point des recommandations pour couvrir les aspects à la fois législatifs et administratifs des ports dans l'avenir. Le travail est loin d'être terminé, bien sûr, et nous aurons une autre réunion cet automne.

Je pourrais ajouter que ce Conseil national des ports est tout à fait différent du Conseil des ports nationaux. C'est un organisme purement consultatif auquel appartient le président de toutes les autorités portuaires ainsi que des commissions portuaires, plus un représentant des 10 provinces. De concert avec 4 à 5 hauts fonctionnaires, nous œuvrons par l'entremise de ce mécanisme. Ainsi, je dirais que le calendrier sera difficile à observer car nous cherchons à définir cela, sans nécessairement garder la même représentation à la Commission. Cela va créer des difficultés car il s'agira plus ou moins d'un précédent, mais je crois qu'il nous faudra l'admettre.

La seconde remarque que j'aimerais faire est que les commissions portuaires existantes ne comptent pas toujours une représentation de 3 personnes. Certaines d'entre elles comprennent 5 représentants, mais elles relèvent d'autres lois. En 1964, nous avons essayé de faire en sorte que chacune ne relève pas d'une loi de commissions portuaires particulières et c'est pourquoi nous avons adopté la Loi sur les commissions portuaires de 1964. La plupart des ports en sont devenus une partie intégrante et ont depuis



[Texte]

optional, and the ports at Toronto and Hamilton continued to operate and manage their affairs under their own act.

Eventually one of these days, instead of having five or six acts, or more, we would like to bring all of them under one piece of legislation. I think it would be administratively easier to manage and, at the same time, would give to Canadian ports what I would call the same standards, the same treatment, the same options and so forth. That is the second thing I wanted to mention at this moment, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Camu.

**Mr. Guay (St. Boniface):** What I wanted to say, Mr. Chairman, to Mr. Douglas is that when this bill was brought into the House at the 4 o'clock show, because it was on a Friday afternoon, no attempt was made to try to talk it out. On the contrary, at that time I agreed with Mr. Douglas, after making certain inquiries of the Harbour Commission and within the department. I felt it probably should be placed on the record today that we certainly agree, as Dr. Camu has pointed out, with the recommendation and Bill C-21, as it is suggested today.

I felt that it was important to bring that point out. It might even be interesting to ascertain what was said at that particular 4 o'clock show on that Friday. Although it was brief it was to the point and I think it really spelled out the intent of the department.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Guay. Mr. Rose is next.

**Mr. Rose:** I am pleased with Mr. Douglas' presentation because it parallels, although it is not congruent with, the feelings I have had concerning the harbours commission that represents part of my riding, namely the Fraser River Harbours Commission.

I think Mr. Douglas is right on when he mentions in his statement:

The Harbour Commissions Act sets up little autocracies with very wide powers . . .

My concern has been that these little autocracies, in the case of the New Westminster Harbours Commission, seem to be oriented to harbour development to the exclusion of all other river interests.

• 1135

I would like to ask one of the members of the Department of Transport who are here this morning whether or not any steps have ever been considered to alter this business preoccupation in the appointment of harbour commissioners. Has it ever been considered that perhaps they might even be elected? It seems to me that on the Fraser River, for instance, there are interests other than business interests. There are recreational interests; there are fishing interests; there are environmental interests; and there is just the ordinary public interest, because in the City of New Westminster, which is not directly in my riding, there is not even public access. That is a statement and also a question.

[Interprétation]

été administrés s en vertu de cette Loi. Quelques uns ne s'y sont pas joints, et ils en avaient la possibilité, et les ports de Toronto et Hamilton continuent de fonctionner et d'administrer leurs affaires en vertu de leur propre loi.

Finalement, l'un de ces jours, au lieu de 5 ou 6 lois, ou davantage, nous aimerions les faire dépendre tous d'une seule loi. Ce serait, à mon avis, beaucoup plus facile du point de vue administratif et en même temps, cela accorderait à tous les ports canadiens les mêmes normes, le même traitement, les mêmes possibilités. C'est le second élément que je voulais mentionner, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Camu.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, je voulais dire à M. Douglas que, lors de la présentation du bill à la Chambre au cours de l'heure réservée aux initiatives parlementaires, car il s'agissait d'un vendredi après-midi, on n'a pas essayé d'en discuter. Au contraire, j'ai alors été d'accord avec M. Douglas, après certaines enquêtes sur la Commission des ports et au sein du ministère. Je pense qu'il faudrait mentionner officiellement aujourd'hui que nous avons accepté, comme le docteur Camu l'a souligné, les recommandations et le Bill C-21, tel qu'il est proposé aujourd'hui.

Je pensais qu'il était important de souligner ce fait. Il serait sans doute aussi intéressant de définir ce qui a été dit ce vendredi à 4 heures. Bien que brèves, ces remarques étaient appropriées et définissaient clairement l'intention du ministère.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Guay. Monsieur rose a la parole.

**M. Rose:** J'apprécie les remarques de M. Douglas qui, sans toutefois être conformes à mes sentiments, font état des préoccupations que j'avais à l'égard de la Commission des ports qui représente une partie de ma circonscription, à savoir la Commission des ports du Fleuve Fraser.

Je pense que M. Douglas a parfaitement raison lorsqu'il dit:

La Loi sur les commissions de ports crée de petites autocraties dotées de pouvoirs très étendus . . .

Je m'inquiétais du fait que ces petites autocraties, dans le cas de la Commission des ports de New Westminster, semblaient s'orienter vers la mise en valeur des ports à l'exclusion de tous les autres intérêts fluviaux.

J'aimerais demander à l'un de mes témoins du ministère des Transports si l'on a jamais envisagé des mesures pour pallier cette préoccupation dans le cadre de la nomination des commissaires aux ports. A-t-on jamais envisagé leur élection, par exemple? Il me semble que, notamment, pour ce qui est du fleuve Fraser, il existe des intérêts autres que les intérêts commerciaux. Il existe des problèmes récréatifs, il y a la communauté des pêcheurs, il y a les mouvements pour la protection de l'environnement, et il y a également le simple intérêt public puisque les résidents de la ville de New Westminster qui, toutefois, ne fait pas directement partie de ma circonscription, n'y ont pas accès. Il s'agit d'une déclaration, mais également d'une question.

[Text]

**Dr. Camu:** At this moment, the act prohibits the election of members of harbour commissions. They are appointed by the Minister. This is the policy.

There are some difficulties—we recognize that—in the over-all planning of boards. We notice once in a while that harbour commissions come up with proposals that are not, all the time, I would say, completely supported with economic facts. Our role is really to send back material and say, can you justify this? Do you have enough potential traffic? Do you think the new shed or the proposed port facilities you wish to build will be supported by customers and so forth?

This is really our role from an administrative point of view. Once we have a report that will cover this in an economic and administrative way and prove that it is feasible, then we recommend that such a structure be built accordingly.

**Mr. Rose:** Have you had any experience with harbour boards competing with one another in this business of going into extra development? We have the Fraser River Harbours Commission and the Vancouver Harbours Board right close together. It seems to me that certain expansion plans are frequently made without any kind of cost benefit analysis being made, or deciding whether or not, for instance, it might be in the public interest to expand the Vancouver port rather than the New Westminster facilities. What has happened there is that certain other groups are being pushed off the river with this mania almost to develop industrial sites very close to the City of New Westminster. Traditional interests are being threatened in that area.

**Dr. Camu:** Yes. We are aware of some of the cases. I think the most recent example of that was when two proposals were made almost at the same time for major terminals, one in the Port of Vancouver itself inside Burrard Inlet, and the other on the Fraser River, proposed by the Fraser River Commission. We did move in this case in both areas, and we asked the same question, which basically was this: Are you competing for the same traffic? We forced them to prove their case with facts and figures, as much as they could, of course, because this is dealing with potential traffic. They convinced us that there was room for three or four more cranes for the future traffic, and that they were not competing for exactly the same type of traffic. One was looking for automobile transfer and the other for general cargo. This is where we come in with our interventions, to try to cope with the proliferation of harbour facilities without any master plan.

I may say, at the same time, that it is one of the objectives of the National Ports Council to try to come up with not only legislation, but also some general guidelines that would become the main guidelines for port planning in the future. We have not achieved, of course, through our first two meetings, much progress, but we are coming that way. In that port council we have the chairman of every one of those harbour commissions as well as the chairmen

[Interpretation]

**M. Camu:** Pour l'instant, la Loi interdit l'élection des membres des commissions portuaires. Ils sont nommés par le ministre. C'est là la politique.

Il existe certaines difficultés—nous en sommes conscients—pour ce qui est de la planification globale des commissions. Nous remarquons de temps en temps que les commissions portuaires présentent des propositions qui ne sont pas toujours, dirais-je, totalement conformes à la réalité économique. Notre rôle à ce moment, c'est de leur renvoyer leurs documents en leur demandant de les justifier. En leur demandant si la circulation maritime justifie le projet. Si le hangard ou la construction désirée qui fait l'objet du plan rencontrera la faveur des clients et ainsi de suite.

Voilà du point de vue administratif, quel est notre rôle. Lorsque nous recevons un rapport qui étaye les points de vue économique et administratif, qui prouve que le projet est réalisable, nous recommandons la construction proposée.

**M. Rose:** Avez-vous déjà eu des cas de concurrence entre diverses commissions portuaires à propos de travaux d'expansion de ce genre? Chez nous, la commission des ports de la rivière Fraser et la Commission des ports de Vancouver sont extrêmement proches. Il me semble que, très fréquemment, certains projets d'expansion ne se basent pas sur une analyse de rentabilité et que les promoteurs ne se sont pas vraiment demandé, par exemple, si l'expansion du port de Vancouver plutôt que des installations portuaires de New Westminster répondait le mieux aux intérêts du public. Ce qui s'est produit chez nous, c'est que certains autres groupes se sont vu couper tout accès au fleuve suite à cette manie dirais-je de créer des sites industriels à proximité immédiate de la ville de New Westminster. Ce qui fait donc les intérêts traditionnels de cette région sont menacés.

**M. Camu:** C'est exact. Nous avons eu connaissance de certains cas de ce genre. L'exemple le plus récent remonte je crois à deux propositions visant la construction de grands terminaux pour navires, porte-conteneurs, dont l'un était prévu dans la port de Vancouver, dans la passe Burrard et l'autre sur le fleuve Fraser, qui était d'ailleurs une proposition de la Commission des ports du fleuve Fraser, et qui avait été présentée à peu près en même temps. Dans les deux cas, nous avons posé la même question en demandant si le terminal en question était destiné à la même clientèle. Nous avons obligé les promoteurs à étayer leur dossier par des faits et des chiffres, dans la mesure du possible bien sûr, car il s'agit ici de clients potentiels. Les deux autorités nous ont persuadés que le trafic potentiel justifiait la construction de trois ou quatre grues supplémentaires et qu'elles n'étaient pas vraiment en concurrence pour le même type de marché. Le premier terminal était destiné au transport des automobiles et l'autre à celui du fret en général. Voilà donc l'objet de nos interventions, dans la mesure où nous essayons de pallier la prolifération anarchique et non planifiée des installations portuaires.

J'ajouterais en même temps que le Conseil des ports nationaux a notamment pour objectif d'essayer d'établir non pas uniquement des mesures législatives, mais également des directives générales qui pourraient servir ultérieurement de plan directeur pour la planification en matières portuaires. Nous n'avons pas encore obtenu beaucoup de résultats après nos deux premières réunions, bien sûr, mais c'est l'orientation que nous prenons. Le Conseil



[Texte]

of the port authorities. I may say that this is the first time officially that you are able to bring around the table these competing local interests.

• 1140

**Mr. Rose:** One might comment that it is about time. Since the commission in each area has the power to set its own boundaries under the act—I can refer to the clause but I am sure you are familiar with it—you do not quarrel with the premise?

**Dr. Camu:** The limits are set by Governor in Council.

**Mr. Rose:** On the recommendation of the commission. With that proviso, is there any obligation on the part of a harbour commission to maintain facilities established and constructed by Public Works once the commission has asserted its authority over the particular geographic area?

**Dr. Camu:** Mr. Cavey, will answer that question for you.

**Mr. J. H. Cavey (Chief, Harbours, Ports, Marine, Canadian Marine Transportation Commission):** I think if I might put it this way, the question whether to provide and to maintain facilities is determined by the economics of the particular project. The harbour commissions are required to operate out of their own finances. They are dependent on the revenue so if they have a structure they have inherited from the Department of Public Works that is no longer returning any revenues or maybe never returned any revenues, then they have a problem. They have to subsidize it from some other operation.

**Mr. Rose:** That is precisely the point that I am making and that is precisely where I would like to put my greatest objection. If they are required to maintain all their facilities out of fees, and their fees come largely from leases, you are going to have a centralization of facilities where they can make the most money out of them, and the responsibility for wharves and things beyond that particular central area where those wharves exist is ignored and your facilities are allowed to rot. I object to that most strongly.

**Dr. Camu:** One of the ways, of course, to have the input of the other interests is by having the composition of the board include representatives of the city. There is always one and, as in the case proposed today by Mr. Douglas, another one would represent the regional interest. We assume these two representatives are there really to try to confine the interests of the ports to the waterfront.

**Mr. Rose:** With all due respect to the local municipal officials, I am not satisfied that is the case. They are hoisted by the same petard as the Harbours Board because they are going to be looking for ways to improve their tax base in the majority of cases I think it is fair to assert. Except in exceptional cases, they are not going to be persuaded by arguments put forward by recreationalists and environmentalists and other people who, I think, have an equal interest on that river in terms of my particular situation.

[Interprétation]

des ports regroupe les présidents de chacune des commissions portuaires ainsi que les présidents des administrations portuaires. Je pourrais dire qu'il s'agit de la première fois que vous êtes officiellement en mesure de soumettre cette question à des intérêts locaux concurrents.

**M. Rose:** On pourrait ajouter qu'il est presque temps que vous le fassiez. Puisque, dans chaque région, la commission a le pouvoir d'établir ses propres limites en vertu de la loi—je pourrais vous citer l'article en question, mais je suis sûr que vous le connaissez—vous ne contestez pas cette prémisse?

**M. Camu:** Les limites sont établies par le gouverneur en conseil.

**M. Rose:** Sur recommandation de la commission. Ceci dit, la commission du port est-elle d'une manière ou d'autre obligée d'entretenir les installations conçues et construites par les Travaux publics une fois que la commission a étendu son autorité sur la région géographique dont elles dépendent?

**M. Camu:** M. Cavey va vous répondre.

**M. J. H. Cavey (chef, havres et ports, administration du transport maritime du Canada):** Je crois, pour préciser les choses, que la question de la création et de l'entretien des installations est fonction de circonstances économiques propres à chaque projet. Les commissions portuaires sont tenues par leur propre budget. Elles dépendent de leurs recettes de sorte que si une installation qu'elles ont hérité du ministère des Travaux publics n'est plus rentable ou ne l'a jamais été, à ce moment-là il y a un problème et la commission intéressée doit financer son entretien en recourant à d'autres sources de revenus.

**M. Rose:** C'est justement ce que je voulais faire remarquer et c'est à cela que je m'oppose le plus vivement. Si les commissions portuaires doivent entretenir toutes les installations à partir des honoraires qu'elles perçoivent, et ces honoraires proviennent en grande partie des loyers, on doit en arriver à une centralisation des installations permettant une rentabilité optimale, alors que les responsabilités en matière de quai et d'appontement qui n'entrent plus dans le cadre de cette centralisation dans la région dont ils dépendent est totalement ignorée et les installations pourrissent sur place. Voilà à quoi je m'oppose vivement.

**M. Camu:** Une des solutions revient bien sûr à faire participer d'autres intérêts en faisant en sorte que l'office de district comporte également des représentants de la ville. Il y en a toujours un, de toute manière, et, comme le propose aujourd'hui M. Douglas, nous aurions au sein de l'office de district un représentant supplémentaire qui veillerait aux intérêts de la région. Nous supposons que ces deux représentants auront en fait pour mission d'essayer que les intérêts des ports restent confinés à la frange portuaire proprement dite.

**M. Rose:** Avec tout le respect que je dois aux fonctionnaires municipaux locaux, je ne pense pas que ce soit le cas. Ils sont mus par le même ressort que celui qui anime les offices des ports car ils essaient tout simplement d'améliorer d'une manière ou d'une autre l'assiette fiscale et il est à mon avis judicieux de faire remarquer que c'est ce qui se produit dans la majorité des cas. Sauf exception, les arguments avancés par les champions des activités récréatives et de la protection de l'environnement qui à mon avis s'intéressent tout autant à la rivière, ne vont guère les persuader.

## [Text]

We have examples within two miles, but beyond the borders, of the harbour commission on the Fraser River, excellent facilities provided by Public Works. We have within the harbour boundaries, facilities provided originally by Public Works which have been allowed to disintegrate merely because there was not enough traffic to provide a wharfinger to collect fees. Concurrently, there is a tremendous increase in boating interest and that sort of thing on the river. You have a situation here where you have a harbour commission's, spending more money than most municipalities, holding their meetings in private. They can be absolutely contemptuous of other interests and there is no way that anybody can get at them in a public way except the way I am doing now or else howl to the press.

I would like to ask you, sir, if any consideration has been given to working out some kind of machinery so that the public interest at least can be heard in these cases. Do you foresee, for instance, requiring as the municipal council does, open meetings?

**Dr. Camu:** This is a possibility. We would not object to that.

**Mr. Rose:** You would not object to it, but it is up to the harbour commission and if somebody wants to make a representation, such as the fishermen, they are told they cannot come in. Here this little autocracy as described by the member from Cowichan-The Islands decide they are going to keep the doors closed. Well if they decide, for instance, that a particular wharf established some years ago by the Department of Public Works is not bearing enough income, they will close it down or bar it. I object to that. There is no way I can get at them.

• 1145

**Dr. Camu:** Mr. Chairman, I think we will note what remarks have been said, but in most cases harbour commissions or existing boards are open for listening to any group that has a complaint. This might be more peculiar to the one you have in mind because we know of the others. If there are complaints from groups wishing to be heard the door is always open.

**Mr. Rose:** Just in conclusion, Mr. Chairman, in case there is any doubt about it, I am supporting the private member's bill.

**The Chairman:** There was some doubt in the Chair's mind.

Mr. McRae and Mr. Reynolds are the next questioners.

**Mr. McRae:** I would like to make one or two comments about the role of the harbour commission as I have seen it in our own community. They have served a very excellent role and I think there is a need for the five people with due representation from the municipalities concerned. Thunder Bay Harbour Commission has five members. I think it functions very well. I can understand Mr. Rose's problems but the alternative of being placed under the federal harbour board directly does not appeal to me.

## [Interpretation]

Nous en avons un excellent exemple à 2 milles des limites de la région régie par la commission portuaire sur la rivière Fraser, où le ministère des Travaux publics a construit des installations tout à fait appropriées. Dans la région desservie par la commission portuaire, certaines installations qui avaient été fournies à l'origine par le ministère des Travaux publics ont été laissées complètement à l'abandon pour l'unique raison que le trafic ne justifiait pas la présence d'un factionnaire pour percevoir les droits d'utilisation. Parallèlement, l'intérêt manifesté à l'égard de la navigation sur cette rivière va croissant. Ce qui fait qu'il y a donc des commissions portuaires qui dépensent plus d'argent que la plupart des municipalités et dont les réunions se tiennent à huis clos. Ces commissions peuvent ignorer superbement les intérêts manifestés par les tiers qui ne peuvent en aucune manière s'en prendre publiquement à elles à moins de procéder comme je l'ai fait ou de jeter la question en pâture à la presse.

J'aimerais vous demander monsieur, si on a envisagé l'établissement d'un dispositif quelconque qui permettrait au moins au public de présenter son opinion dans cas de ce genre. Pensez-vous par exemple exiger des séances publiques comme le font les conseils municipaux?

**M. Camu:** C'est une possibilité. Nous n'aurions aucune objection à cela.

**M. Rose:** Vous n'auriez aucune objection à formuler mais c'est une décision qui relève de la commission portuaire et si quelqu'un désire présenter une instance, les pêcheurs par exemple, on l'empêche d'entrer. Comme l'a dit le député de Cowichan-Les-Îles, il s'agit en quelque sorte d'une petite autocratie qui décide de travailler à huis clos. Si elle décide, par exemple, qu'un quai construit il y a quelques années par un ministère des Travaux publics n'est pas suffisamment rentable, elle va le fermer ou en arrêter l'exploitation. Je m'y oppose. Mais je ne veux en aucune manière m'en prendre à elle.

**M. Camu:** Monsieur le président, nous allons, je crois, prendre note des observations qui ont été formulées, mais dans la plupart des cas, les commissions portuaires ou les offices existants veulent entendre les plaintes quelles qu'elles soient qu'un groupe particulier aurait à formuler. Vous avez peut-être cité un exemple particulier, mais nous savons ce qui se passe généralement. Lorsque des plaintes sont présentées par des groupes qui désirent se faire entendre, il y a toujours une possibilité.

**M. Rose:** Pour conclure, monsieur le président, au cas où un doute subsisterait à propos de cette question, je me prononce en faveur de ce bill privé.

**Le président:** La présidence en doutait, en effet.

J'ai maintenant sur ma liste les noms de M. McRae et de M. Reynolds.

**M. McRae:** J'aimerais faire une ou deux remarques à propos du rôle de la commission portuaire tel que j'ai pu m'en faire une idée dans notre propre collectivité. La commission a eu chez nous d'excellents résultats et je pense que cinq membres s'imposeraient, ce qui permettrait aux municipalités intéressées d'être représentées. La Commission du port de Thunder Bay est composée de cinq membres. A mon avis, elle s'en trouve très bien. Je comprends bien les problèmes de M. Rose, mais l'autre solution qui consiste à faire relever la question directement du conseil fédéral ne me tente pas.



## [Texte]

There is still a great advantage in having the local interests served by the local people. To my mind raising this to five gives a broader representation. It seems to me that if a city or a municipality of one sort or another appoints someone to the board, they should have some way of reaching that person. I would assume that there is something wrong with the municipality if they appoint people who cannot be reached. Certainly this has not occurred in our community and we like what is happening; we think the harbour commission is functioning very well. The five-member organization is a very good idea. I do not think it would have functioned nearly as well with three members.

I would like to bring the attention of Dr. Camu, if it is order, to a problem of which I am sure he is aware. However, I would like to make it very public that in Thunder Bay we are very much concerned at the state of the harbour and of the dredging. I understand that the Department of Public Works has suggested that there is about \$2 million of dredging needed. Unfortunately the levels of Lake Superior are much lower this year than they have been. They are at almost a base datum—I think that is the phrase they use—which may surprise people because of the level of the other lakes. But this is the situation: there has been no runoff and there has been no significant dredging done for the last four or five years we are in a serious condition right now. The bill, as I say, could come to \$2 million. One of the problems, of course, is that one part of the area requiring dredging has a good deal of mercury pollution and this mercury has to be landed. Am I out of order?

**The Chairman:** Mr. McRae, I am sorry. If I allow you to continue, I will have to recognize members from Halifax and Vancouver and we will have every port before us.

**Mr. McRae:** Thank you but this is what I had to say.

**The Chairman:** Even Prince Rupert. I am sorry, I missed that.

**Mr. McRae:** However, I would support the bill very strongly. If a motion is needed or in order I would certainly move it because of the facts stated by Mr. Guay, the support given in the House when the private member's bill was brought up, and because of Dr. Camu's remarks. In view of the fact that the government is giving consideration to a more extensive motion, I would certainly move that this Committee report back to the House of Commons with the recommendation for the acceptance of Bill C-21, if a motion is necessary.

**The Chairman:** Thank you. I appreciate your remarks.

## [Interprétation]

Le fait de faire servir les intérêts locaux par des intérêts locaux présentent en effet d'immenses avantages. A mon avis, le fait de porter le nombre de membres à cinq assure une représentation plus large. Il me semble que si une ville ou une municipalité venait à nommer un représentant au sein du conseil, elle devrait avoir la possibilité de prendre contact avec ce représentant. Je supposerai quant à moi que si la municipalité venait à nommer un représentant avec lequel elle pourrait entrer en contact, cela serait signe que quelque chose ne va pas. Il est certain que ce n'est pas ce qui s'est produit chez nous et le fonctionnement actuel de la commission du port est excellent et nous l'apprécions. L'idée d'une commission de cinq membres est excellente. Je ne pense pas que les résultats auraient pu être meilleurs si elle n'avait été composée que de trois membres.

J'aimerais porter à l'attention de M. Camu, si toutefois cette intervention est conforme au Règlement, un problème dont il est certainement conscient. J'aimerais toutefois le porter par la même occasion à l'attention du public. Nous nous préoccupons beaucoup à Thunder Bay de l'état du port et de la situation en matière de dragage. Le ministère des Travaux publics a dit, je crois, que les travaux de dragage nécessaires pourraient coûter environ 2 millions de dollars. Malheureusement, le niveau du lac Supérieur est, cette année, bien plus bas qu'auparavant. Nous en sommes pratiquement à un niveau de talonnement—je crois que c'est le mot officiel qu'on utilise—bien que cela puisse surprendre pas mal de monde, compte tenu du niveau atteint par les autres lacs. Néanmoins, voilà la situation: Depuis quatre ou cinq ans, aucun travail important de dragage n'a été effectué et il n'y a pas eu de tassement des alluvions. La situation est donc actuellement extrêmement critique. La facture, comme je l'ai dit, pourrait s'élever à 2 millions de dollars. L'un des problèmes, c'est bien sûr que la teneur en mercure des alluvions d'une des zones à draguer est très importante et que le mercure doit être récupéré. Mon intervention n'est-elle pas conforme au Règlement?

**Le président:** Excusez-moi, monsieur McRae, mais si je vous autorise à continuer, je devrai également donner la parole au député de Halifax et à celui de Vancouver et nous entendrons parler de la situation de tous les ports du Canada.

**M. McRae:** Merci, c'est à peu près tout ce que j'avais à dire.

**Le président:** Et même, nous devrions entendre le député de Prince Rupert. Excusez-moi, je l'avais oublié.

**M. McRae:** J'aimerais néanmoins exprimer très chaudement mon appui au projet de loi. Si une motion est nécessaire ou conforme au Règlement, je serais tout à fait disposé à la présenter, compte tenu des faits énoncés par M. Guay, de l'appui reçu à la Chambre par le bill privé lorsqu'il a été présenté et compte tenu également des remarques de M. Camu. Vu que le gouvernement envisage la présentation d'une motion plus générale, je n'hésite pas à proposer que le Comité envoie à la Chambre des communes le Bill C-21 en lui recommandant de l'adopter, si toutefois une motion à cet effet est nécessaire.

**Le président:** Merci. Je vous ai gré de vos observations.

[Text]

Mr. Reynolds.

**Mr. J. Reynolds:** Thank you, Mr. Chairman. I would just like to say that I support the bill also. I also agree with all the comments that Mr. Rose made about the Fraser River Harbour Commission. Dr. Camu, you said the door is always open, which is true; I have had no trouble getting in to see the people in that area regarding the ports but it seems in that commission we just have a hard time getting things done for local ports. Until we get some fishermen on that commission from these areas that are very very important to that river, we are going to have a problem.

• 1150

I should also like to ask you about the new container port going up in that area. Johnson Terminals was awarded the contract. They do not have much experience in that end of the business, and there was a large company in New Westminster with a lot of experience in that field. Why would something of that magnitude not go out to tender?

**Dr. Camu:** Mr. Cavey will answer that question, Mr. Chairman.

**Mr. Cavey:** With respect to the new container terminal: Johnson Terminals and the harbour commissioners entered into an agreement 10 years or more ago, under which Johnson Terminals was given the right to develop the terminal. There was nothing there at the time they moved in, nothing but a big sand pile behind the elevator. They developed all the trade there. Now they are working in collaboration with the Harbour Commission. The present arrangement for the operation and management of the container terminal is simply an extension of that agreement.

**The Chairman:** I presume, Mr. Reynolds, you are talking about Nanaimo harbour, are you?

**Mr. Reynolds:** No, not really; it has to do with all harbours, and specifically in Nanaimo. In all these harbours, things seem to be placed with preferred businesses here and there without going out to tender. It is government business, and we should be putting them out to tender. It would be the same for Nanaimo or any other port. When they announced this, they said, "we did it through private money from the banks." But is it not a fact that the bank would not lend the money to these harbour commissions if it was not guaranteed by the federal government?

**Mr. Cavey:** Mr. Chairman, it is approved by the government that they should borrow this, but it is not guaranteed by the government.

**Mr. Reynolds:** Is it not a fact that if one of the harbour commissions went bankrupt, the federal government would be responsible for bailing it out?

**Mr. Cavey:** I really have not any idea.

**Mr. Reynolds:** I think that has happened in the past; that is what concerns me.

My other question, Mr. Chairman, does not necessarily have to do with the Nanaimo harbour. It is a very controversial issue—the fee increase in the Vancouver port. As these gentlemen are here, I wonder if they have a comment as to why the fees went from 3 cents a net ton to 3 cents a gross ton? That is an increase of approximately

[Interpretation]

Monsieur Reynolds.

**M. Reynolds:** Merci, monsieur le président. J'aimerais dire que, moi aussi, je me prononce en faveur du bill. Je suis également tout à fait d'accord avec toutes les observations formulées par M. Rose à propos de la Commission du port de la rivière Fraser. Monsieur Camu, vous avez dit qu'il existait toujours une possibilité, ce qui est vrai; je n'ai, quant à moi, jamais eu d'ennui à entrer en contact avec les intéressés de la région pour discuter de la question des ports, mais il me semble que la commission a éprouvé beaucoup de difficultés à réaliser ses objectifs pour les ports locaux. Tant que la commission n'entendra pas certains pêcheurs de la région dont les activités sont extrêmement importantes pour cette rivière, nous aurons un problème.

J'aimerais également que vous me parliez des nouvelles installations pour container qui sont construites. Le contrat a été adjugé à *Johnson Terminals*. Cette société n'a pas beaucoup d'expérience dans ce secteur alors qu'une grosse société de New Westminster en a beaucoup. Pourquoi un projet d'une telle envergure n'a-t-il pas fait l'objet d'un appel d'offres?

**M. Camu:** Je demanderais à M. Cavey de répondre à cette question, monsieur le président.

**M. Cavey:** En ce qui concerne ces nouvelles installations, *Johnson Terminals* et les commissaires du port ont conclu, il y a environ dix ans, un accord conférant à cette société le droit d'aménager le terminal. Il n'y avait à cette époque derrière les élévateurs qu'un gros tas de sable. Cette société a tout créé de toute pièce. Elle travaille maintenant en collaboration avec la Commission des ports. L'accord actuel relatif au fonctionnement et à la gestion de ces installations n'est qu'un élargissement de cet accord conclu il y a dix ans.

**Le président:** Je suppose que vous voulez parler du port de Nanaimo, monsieur Reynolds, n'est-ce pas?

**M. Reynolds:** Non, pas vraiment; ma question se rapporte à tous les ports et en particulier à Nanaimo. Dans tous ces ports, il semblerait que la préférence joue un rôle important par opposition à l'appel d'offres; cela relève du gouvernement et nous devrions faire des appels d'offres, qu'il s'agisse de Nanaimo ou de tout autre port. Lorsque l'annonce a été faite à ce sujet, on nous a dit que cela avait été fait grâce à des capitaux privés fournis par les banques. Ne pensez-vous pas pourtant que ces banques ne prêteraient pas d'argent à ces commissions de ports, si elles n'avaient pas la garantie du gouvernement fédéral?

**M. Cavey:** Monsieur le président, le gouvernement approuve ces emprunts, mais ne les garantit pas.

**M. Reynolds:** N'est-il pas exact que si une des commissions de ports faisait faillite, il incombrerait au gouvernement fédéral de la couvrir?

**M. Cavey:** Je n'en ai vraiment aucune idée.

**M. Reynolds:** Je crois que cela a déjà eu lieu dans le passé et c'est ce qui m'inquiète.

Ma question suivante, monsieur le président, ne concerne pas véritablement le port de Nanaimo. Il s'agit de l'augmentation des charges dans le port de Vancouver qui soulève bien des controverses. Ces messieurs pourraient-ils essayer de m'expliquer pourquoi les charges sont passées de 3c. la tonne nette à 3c. la tonne brute. Il s'agit d'une



[Texte]

60 per cent for ocean-going vessels using our port in the City of Vancouver.

**The Chairman:** On that point, they may explain, generally, how fees are scheduled for any port—but let us leave Vancouver out. They may explain generally how they arrive at a fee schedule for any harbour, Nanaimo included, and then the Chair would look at it as being in order.

**Mr. Cavey:** I think, Mr. Chairman, what Mr. Reynolds is referring to is the change that has been made in all the harbours in Canada. It is in keeping with an international trend to convert from net tonnage to gross tonnage. We considered it a more equitable basis on which to charge.

**Mr. Reynolds:** How long has the port of Montreal been operating on this basis? Have they just changed their rates from net to gross tonnage?

**Mr. Cavey:** They have been on gross tonnage for quite some time.

**Mr. Reynolds:** That is what concerns me. A port like Montreal which, I understand, lost about \$6 million last year, is on that basis. Now we have to put up with a 60 per cent increase in the Vancouver port which made a profit of \$1.5 million last year. I find that very hard to justify, especially today when inflation is so bad. With this increase you have an immediate inflationary rate of 60 per cent in the Vancouver port.

**The Chairman:** You can answer if you want to, Mr. Cavey, but you are really out of order, Mr. Reynolds.

**Mr. Cavey:** We could discuss rates at some length, I suppose, but it is all part of an international movement. The International Association of Ports and Harbours recommended this to all its harbours.

**The Chairman:** Gentlemen, we have another bill to come before the Committee, Bill C-128. I am informed that the Minister is available, and I have more questioners on my list. I am not saying that you have used all your time, Mr. Reynolds, but you were a little out of order and the Chair was generous to you. I have Mr. Forrestall, Mr. Ellis and Mr. Howard. If we could proceed, I think this bill would pass.

**Mr. Guay (St. Boniface):** The Minister is here now, he will be in as soon as we are through with this one. He has to leave within half an hour, so I thought I would point that out to you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Guay. Mr. Reynolds have you any further questions on Bill C-21?

**Mr. Reynolds:** No, Mr. Chairman. I thank you for your indulgence. I know I was out of order, but the issues were very important to my area. I thank the Committee for letting me ask the questions. I do support the bill and you can move to your next questioner.

[Interprétation]

augmentation de près de 60 p. 100 pour les bâtiments mouillant dans le port de Vancouver.

**Le président:** Si vous voulez que la présidence accepte votre question, il faudrait que les témoins nous disent simplement comment sont fixées les charges dans les ports d'une manière générale, y compris Nanaimo, mais sans s'attacher particulièrement à Vancouver.

**M. Cavey:** Monsieur le président, M. Reynolds veut parler de la modification qui a eu lieu dans tous les ports du Canada. Cela a été fait dans l'optique du plan international de passage du tonnage net au tonnage brut. Nous avons considéré que cela serait plus juste pour tout le monde.

**M. Reynolds:** Depuis combien de temps le port de Montréal applique ce nouveau barème? Est-ce qu'il est simplement passé du tonnage net au tonnage brut?

**M. Cavey:** Ils utilisent le tonnage brut depuis un certain temps.

**M. Reynolds:** C'est justement ce qui m'inquiète. Qu'un port comme celui de Montréal à cause de ce nouveau système ait perdu environ 6 millions de dollars l'année dernière m'inquiète beaucoup. Il nous faut maintenant faire face à une augmentation de 60 p. 100 dans le port de Vancouver, port qui a fait 1.5 millions de dollars de bénéfices l'année dernière. Cela me semble très difficile à justifier, tout particulièrement pendant cette mauvaise période d'inflation. Cette augmentation provoque un taux d'inflation immédiat de 60 p. 100 dans le port de Vancouver.

**Le président:** Vous pouvez répondre si vous le désirez, monsieur Cavey, mais votre question n'est vraiment pas recevable, monsieur Reynolds.

**M. Cavey:** Nous pourrions longuement discuter de ce problème des tarifs, mais cela nous échappe dans la mesure où cela se situe au niveau international. L'Association internationale des ports a recommandé cette modification à tous ses adhérents.

**Le président:** Messieurs, nous devons étudier un autre projet de loi, le Bill C-128. On m'a fait dire que le ministre est maintenant disponible et j'ai encore beaucoup de noms sur ma liste. Je ne dis pas que vous avez usé tout votre temps de parole, monsieur Reynolds, mais votre question est un peu à la limite de la recevabilité et nous avons été très généreux avec vous. J'ai les noms de MM. Forrestall, Ellis et Howard. Avec un peu de chance, nous pourrions adopter ce bill.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Le ministre est arrivé, il se joindra à nous dès que nous en aurons terminé avec ce projet de loi. Je vous signale qu'il ne peut nous accorder qu'une demi-heure.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Guay. Monsieur Reynolds avez-vous d'autres questions à poser en ce qui concerne le Bill C-21?

**M. Reynolds:** Non, monsieur le président, je vous remercie de votre indulgence. Je sais que mes questions n'étaient pas recevables mais elles importent beaucoup à ma région. Je remercie le Comité de me les avoir laissées poser. J'appuie ce projet de loi et je cède la parole.

[Text]

The Chairman: Mr. Forrestall.

• 1155

Mr. Forrestall: Could I ask one of the officials, Mr. Chairman, whether or not the intent of Mr. Douglas' Private Member's Bill could not, in fact, be met by Order in Council?

Mr. Cavey: The answer is yes, Mr. Chairman.

Mr. Forrestall: Have any requests ever gone forward from Nanaimo to effect this change by Order in Council?

Dr. Camu: No, none that we know of.

Mr. Forrestall: None from the commission nor from the City of Nanaimo. Have any come from Mr. Douglas in recent years?

Mr. Douglas: No.

Mr. Forrestall: You have not asked for this before. Could I ask, Mr. Chairman, whether or not this bill is strictly in order, because it does involve the spending of moneys. I am trying to get at one of the administrative objections to which I think one of the officials was alluding.

The Chairman: You are suggesting that the commission get paid?

Mr. Forrestall: Yes.

The Chairman: Go ahead, Dr. Camu. Or would you like to answer, Mr. Douglas.

Mr. Douglas: No.

Mr. Cavey: The commissioners do get an honourarium but I do not think that is the determinant here.

The Chairman: Mr. Douglas would like to say a word.

Mr. Douglas: It does not add to the expenditure of money in that, as I pointed out in my statement, Section 4(1)(c) says that the members of the commission shall be not less than three nor more than five. So the act provides for five. This would not increase them beyond what the act stipulates so that there is no additional cost other than what has already been provided by Parliament in the act.

Mr. Forrestall: May I ask Mr. Douglas if he could tell the Committee why he believes in the Nanaimo commission? Either this is something that has just happened or it has been a longstanding problem with the municipality and the commission. Is that the case? If so, why has it not been corrected?

Mr. Douglas: I cannot say why it has not been corrected. I can say why the issue has come to a head. When this bill was before the House I pointed out that some difficulties had arisen in the Nanaimo area because a very large expansion program had been prepared by the commission. I can only take the word of other people that there was no consultation. Certainly the City of Nanaimo Advisory Planning Committee said they had not been consulted. The Regional District Board said they had not been consulted. Part of the plan envisaged taking over part of the Indian reserve and the Indian band claimed they had not been consulted. I have no way of knowing whether their statements are accurate or not. I can only say that they claim they had not been consulted. Also I should add that the Department of the Environment claimed that they had not been consulted.

[Interpretation]

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, permettez-moi de demander à un des fonctionnaires si l'on ne pourrait pas, en fait, atteindre l'objectif du bill d'initiative parlementaire de M. Douglas au moyen d'un décret du conseil?

M. Cavey: Oui, monsieur le président.

M. Forrestall: Y a-t-il déjà eu des demandes en provenance de Nanaimo pour que cela soit fait par décret du conseil?

M. Camu: Non, pas que nous sachions.

M. Forrestall: Ni de la Commission, ni de la ville de Nanaimo. M. Douglas en a-t-il fait au cours des dernières années?

M. Douglas: Non.

M. Forrestall: Vous n'avez pas demandé cela auparavant. Puis-je demander, monsieur le président, si ce projet de loi est strictement conforme au règlement, car il prévoit certaines dépenses financières. J'essaie de préciser une des objections d'ordre administratif dont parlait, je crois, l'un des fonctionnaires.

Le président: Vous proposez que les membres de la Commission soient payés?

M. Forrestall: Oui.

Le président: A vous, docteur Camu. Ou préférez-vous répondre, monsieur Douglas.

M. Douglas: Non.

M. Cavey: Il est vrai que les membres de la Commission reçoivent des honoraires, mais je ne crois pas que ce soit le point essentiel à ce sujet.

Le président: M. Douglas voudrait prendre la parole.

M. Douglas: Cela n'entraînerait pas de dépenses supplémentaires, car, comme je l'ai signalé dans ma déclaration, l'alinéa c du paragraphe de l'article 4 de la loi stipule qu'une commission sera composée d'au moins 3 membres et de 5 au plus. La loi permet donc qu'ils soient 5. Ce bill ne vise pas à augmenter leur nombre au-delà du nombre prévu par la loi, et il n'y aurait donc pas de dépenses supplémentaires à celles prévues à la loi, telle que le Parlement l'a adoptée.

M. Forrestall: Je voudrais demander à M. Douglas de dire au comité pourquoi il a confiance en la Commission du port de Nanaimo. Ou bien ce problème est tout nouveau, ou bien la municipalité et la Commission y font face depuis longtemps. Est-ce le cas? Si oui, pourquoi ne l'a-t-on pas résolu?

M. Douglas: Je ne sais pas pourquoi on ne l'a pas résolu. Par contre, je sais pourquoi une décision s'impose maintenant. Quand la Chambre étudiait ce projet de loi, j'ai signalé qu'il s'était produit certaines difficultés dans la région de Nanaimo à cause d'un très vaste programme d'expansion que la Commission avait préparé. Pour dire qu'il n'y a pas eu de consultations, je n'ai que la parole des autres. En tout cas, le Comité consultatif de planification de la ville de Nanaimo a affirmé qu'il n'avait pas été consulté. Le Regional District Board a également affirmé ne pas avoir été consulté. Une partie du projet prévoyait la prise de possession d'une partie de la réserve indienne, et pourtant les Indiens ont prétendu qu'on ne les avait pas consultés. Je n'ai aucun moyen de savoir si ces affirmations sont vraies ou non. Je ne puis que dire qu'ils affirment ne pas avoir été consultés. J'ajouterai aussi que le ministère de l'Environnement prétend qu'on ne l'a pas consulté non plus.



## [Texte]

This caused a terrific furor and I must say that the department co-operated very, very well. They sent out a task force. There were public meetings on January 25; 54 briefs, if I remember correctly, were presented. Consequently, the matter was deferred until there can be further consultations and study in depth.

That brought this to a head. It probably could be done by Order in Council but I felt it was necessary to bring this to the attention of the House and the Committee. The discussion here has been very useful to that end because I think the whole question of the Harbour Commission has to be looked into: whether or not they should have open hearings, to what extent there should be a greater community input in the decisions they make that affect the community.

I agree with Dr. Camu that the setting up of the National Ports Council, which is an advisory committee, may provide some answers. I would still like to make the reservation, however, that the main personnel of that advisory port council will be the chairmen of the very commissions and boards that are now setting policy in respect to harbour commissions. I want to see more public input and an opportunity for greater public input. That is not criticizing anyone. The harbour commissions were set up to meet a specific situation. I agree fully with Dr. Camu that this act is much better than having a bill for each separate commission. However, I think the time has come now to recognize that in modern community planning you must make some provision for a more open type of policy to allow greater participation.

**Mr. Mazankowski:** May I ask a supplementary, Mr. Chairman?

• 1200

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I realize Mr. Douglas' interest in the city of Nanaimo and its harbour. Would you not have been better advised to consider a more omnibus type of amendment which would affect other ports and other commissions, along the lines you outlined, rather than just singling out the case of the Nanaimo Harbour Commission?

**Mr. Douglas:** I gave a great deal of thought to that, and that is what I really would have preferred to do, but there were two obstacles in the way. The first was that if you enlarge this you would have to go into a great deal of detail because in some areas there is not a regional district board, and there are all sorts of complications. Second, there might be members who would object to this type of a structure in their area and say, "If they want it in the Nanaimo area, it is fine with me, but I do not want it to apply to my particular area", and consequently I think the bill could have become lost in endless debate. I felt that if we dealt with the particular situation in Nanaimo it would give the Committee an opportunity first, as someone said, as an interim measure, to deal with Nanaimo and then later on the Committee might want to discuss the whole question, particularly when they get the report of the National Ports Advisory Committee, which has been set up.

## [Interprétation]

Cela a occasionné beaucoup d'agitation, et je dois dire que le ministère a collaboré de façon admirable. Il a envoyé un groupe d'études sur les lieux. Il y a eu des réunions publiques le 25 janvier; sauf erreur, 54 mémoires ont été présentés. Par conséquent, la question a été remise en attendant de nouvelles consultations et une étude approfondie.

Voilà ce qui a forcé une décision. On pourrait sans doute régler la question par un décret ministériel, mais j'ai cru nécessaire de recommander la question à l'attention de la Chambre et du comité. Nos discussions ici ont contribué à cette fin, car j'estime que toute la question de la Commission des ports mérite d'être étudiée, en vue de savoir, par exemple, si elle doit ou non tenir des audiences publiques, et dans quelle mesure il faut augmenter la participation de la communauté aux décisions de la Commission qui intéressent la communauté.

J'admets avec M. Camu que l'établissement du Conseil national des ports, qui est un comité consultatif, peut amener quelques solutions. Je tiens, cependant, à faire la réserve que les principaux membres de ce Conseil consultatif des ports seront les présidents des mêmes commissions et des mêmes conseils qui décident actuellement la politique à suivre en ce qui concerne les commissions de ports. J'aimerais voir une plus grande participation publique, et que cette participation soit rendue plus facile. Je ne sous-entends aucune critique de qui que ce soit. Les commissions de ports ont été établies pour répondre aux besoins d'une situation précise. J'en conviens avec le docteur Camu qu'il est infiniment préférable d'adopter cette loi que de présenter un nouveau projet de loi pour chacune des diverses commissions. Cependant, j'estime que le temps est maintenant venu de reconnaître la nécessité pour la planification urbaine et moderne d'une politique plus ouverte qui permette une plus grande participation publique.

**M. Mazankowski:** Je voudrais poser une question supplémentaire, monsieur le président.

**Le président:** M. Mazankowski a la parole.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je comprends l'intérêt de M. Douglas pour la ville et le port de Nanaimo. N'aurait-il pas été préférable d'envisager une modification plus générale qui s'appliquerait aux autres ports et aux autres commissions, comme vous venez de le proposer, plutôt que de viser exclusivement le cas de la Commission du port de Nanaimo?

**M. Douglas:** J'ai considéré très sérieusement cette possibilité, et en fait c'est ce que j'aurais préféré faire, mais deux obstacles se sont présentés. D'abord, pour étendre cette proposition à l'échelle générale, il faudrait entrer dans infiniment de détails, car, dans certaines régions, il n'y a pas de conseil de district régional, ce qui entraîne de nombreuses complications. Ensuite, il peut y avoir des membres qui n'accepteraient pas ce genre d'organisation dans leur région, et qui diraient, «si c'est cela que veut la région de Nanaimo, cela m'est égal, mais ce n'est pas cela que je veux pour ma région»; je pense donc que ce projet de loi aurait pu se perdre dans un débat interminable. J'ai conclu que de régler d'abord la situation de Nanaimo serait pour le Comité l'occasion, comme quelqu'un l'a déjà dit, de prendre une mesure intérimaire et ensuite d'étudier toute la question, surtout après avoir reçu le rapport du Comité consultatif des ports nationaux qui vient d'être créé.

[Text]

**Mr. Forrestall:** I hope that does come before us.

**The Chairman:** Gentlemen, I do not want to hurry you along, but I think we have other things to do. We will hear from Mr. Ellis and Mr. Howard, and then perhaps we can proceed with carrying certain clauses of the bill.

**Mr. Ellis:** I will be very brief, Mr. Chairman. Dr. Camu already knows my feelings about Belleville Harbour, and I want to ask publicly if Dr. Camu has any thoughts about changes in the legislation which would make it mandatory to have five members on all harbour boards that are not either in the National Harbours Board or the ports council.

**Dr. Camu:** There would be no difficulty about that.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, I would like to make a comment on that because on April 13 I pointed out in the House that we feel it should be an interim measure because the National Ports Council, which includes representation from the harbour commissions and national harbour boards in all provinces, is now reviewing the structure of all Canadian ports and harbours with a view to making recommendations on new streamlined mechanisms for the administration of these facilities.

**The Chairman:** The question was put to Dr. Camu, not to you, Mr. Guay. Go ahead, Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** I am used to that, Mr. Chairman. I know you will excuse me if I do not listen to everything that Mr. Guay says in the House of Commons.

**Dr. Camu,** do you have plans for such legislation to present to the Minister for . . .

**Dr. Camu:** It is too early to say at this time. The National Ports Council is working on it, and it is their role. We have provincial representation on it and they are perhaps going as fast as they can, but it is one of the points we have in mind, to make it mandatory.

**Mr. Ellis:** As long as you are working towards that end and that you understand I am specifically referring to those harbours which are outside the normal harbours legislation and those that have not taken advantage of the most recent legislation and are still operating in a very pork-barrel manner with a couple of commissioners and doing very little with their income other than paying themselves. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Howard.

**Mr. Howard:** Mr. Chairman, in closing the debate . . .

**The Chairman:** The Chair appreciates those words.

**Mr. Howard:** I am sure the Chair will also appreciate how constrained I am and the restrictions I have placed on myself in not raising various and sundry questions relating to the harbour and the most important prospects for it. I merely want to say that I endorse the bill presented by Mr. Douglas, and that is all.

[Interpretation]

**M. Forrestall:** J'espère que nous pouvons lire ce rapport.

**Le président:** Au risque de vous bousculer, messieurs, je crois que nous avons d'autres sujets à discuter. Nous écouterons d'abord M. Ellis et M. Howard, et nous pourrions ensuite mettre au vote certains articles de ce projet de loi.

**M. Ellis:** Je serai très bref, monsieur le président. M. Camu connaît déjà mes sentiments au sujet du port de Belleville, et je tiens à demander en public si M. Camu envisage de modifier la Loi pour qu'il devienne obligatoire que toutes les commissions de port n'appartenant pas ni au Conseil des ports nationaux, ni au Conseil national des ports, comportent cinq membres.

**M. Camu:** Cela ne présenterait pas de problème.

**Le président:** A vous, monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, je voudrais commenter cela, car le 13 avril j'ai signalé à la Chambre qu'à notre avis cette mesure devrait être considérée comme intérimaire, car le Conseil national des ports, qui comporte des représentants des commissions de port et des conseils des ports nationaux de toutes les provinces, est actuellement en train de réexaminer l'organisation de tous les ports canadiens, en vue de soumettre des recommandations relatives à de nouveaux mécanismes visant à accélérer la procédure d'administration de ces établissements.

**Le président:** La question s'adressait à M. Camu. et non pas à vous, monsieur Gray. A vous, monsieur Ellis.

**M. Ellis:** J'ai l'habitude de cela, monsieur le président. Je sais que vous me pardonnerez si je n'écoute pas tout ce que dit M. Gray à la Chambre des communes.

Monsieur Camu, envisagez-vous de soumettre au ministre de telles mesures visant . . .

**M. Camu:** Il est encore trop tôt pour répondre à cela. Le Conseil national des ports étudie cette question, comme c'est sa fonction. Nous y avons des représentants provinciaux, qui font autant de progrès que possible, mais je peux dire qu'entre autre point, nous envisageons la possibilité de rendre cela obligatoire.

**M. Ellis:** Il s'agit que vous travailliez vers ce but, et que vous compreniez que je parle exclusivement des ports auxquels les lois existantes en matière de port ne s'appliquent pas; de ceux qui n'ont pas profité des dernières mesures adoptées, et qui continuent à fonctionner au jour le jour, à l'aide d'une paire de commissaires dont le revenu ne sert guère qu'à leur assurer un salaire. Merci.

**Le président:** M. Howard a la parole.

**M. Howard:** Monsieur le président, pour conclure cette discussion . . .

**Le président:** La présidence vous sait gré de ces mots.

**M. Howard:** Je suis sûr que la présidence me saura gré également des restrictions que je me suis imposé en m'abstenant d'aborder plusieurs différentes questions au sujet de ce port et de son potentiel. Je veux tout simplement dire que j'appuie le bill que M. Douglas a présenté, voilà tout.



## [Texte]

Clauses 1 and 2 agreed to.

Preamble agreed to.

Title agreed to.

**The Chairman:** Shall I report the bill?

**Some hon. Members:** Agreed.

• 1205

**The Chairman:** Order, gentlemen. We have the Minister with us now and I understand his time is limited. I do not know if we can finish today, but we shall proceed with Bill C-128. I imagine the Minister might have a few opening remarks to make on it.

**Hon. Jean Marchand (Minister of Transport):** It is not a very complicated bill—that does not mean you have to support it—but I think it is quite easy to understand. All of the countries, members of ICAO, have adopted laws and regulations to screen passengers in the airports. They have had that in the United States since January and we have proceeded very rapidly.

We had no authority, as a federal government, to proceed immediately so we called in the carriers and asked them, as they were the only ones that had some kind of authority on account of the regulation tariffs. Any carrier can refuse permission to board an aircraft and we used this kind of authority to screen.

We were afraid, considering the new measures that the United States were implementing, that the hijackers might move to Canada. I think Air Canada and CPA co-operated very well with the department. They made quite a complete screening of their passengers.

It was a little more difficult with the regional carriers. It was not all bad faith, far from that. Some are working in or are flying out of some airports where it is almost impossible to have any kind of screening because the airport is not fenced. How do you do it? But generally speaking, we received good co-operation.

If we agree on the principle, then we need this bill so that the federal government, under the Aeronautics Act can carry out this screening of passengers, not only persons but also baggage.

It was mentioned to me by one of my friends, that the United States is thinking of abandoning this system of screening. This is not my information. I think they are trying to develop new techniques and they want to try a new approach.

For the time being I think we must continue what we have started, not only continue but also improve the technique of screening passengers and luggage. I think it is particularly sensitive in Canada, because if we have the Olympics in 1976 we must at least have the power to enforce our requests.

The bill simply gives us the authority to search people and baggage. If somebody does not want to be searched, of course, it is his freedom; no one will compel him, but he will not board the aircraft. The same would apply to the luggage. This will be displayed in the official languages of Canada stating they are free not to be searched.

## [Interprétation]

Les articles 1 et 2 sont adoptés.

Le préambule est adopté.

Le titre est adopté.

**Le président:** Dois-je faire rapport du bill?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** A l'ordre, messieurs. Le Ministre est arrivé et son temps, si je ne m'abuse, est mesuré. Je ne sais si nous pourrions conclure nos travaux aujourd'hui, mais nous allons passer au Bill C-128. J'imagine que le ministre aimerait nous faire un petit exposé à ce sujet.

**L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports):** Ce projet de loi n'est pas très compliqué, ce qui ne veut pas dire que vous devez l'appuyer à tout prix, mais je pense qu'il est très facile à comprendre. Tous les pays membres de l'OACI ont adopté des règlements relatifs à l'inspection et à la fouille des passagers dans les aéroports. Les États-Unis les appliquent depuis le mois de janvier.

En tant que gouvernement fédéral, rien ne nous permettait de les appliquer immédiatement et par conséquent nous avons fait appel aux transporteurs et nous leur avons demandé de le faire dans la mesure où ils étaient les seuls à avoir certains droits au nom des règlements douaniers. Un transporteur a le droit de refuser l'accès à un appareil et c'est par ce biais que nous avons pu faire passer cette inspection et cette fouille.

Étant donné les nouvelles mesures appliquées par les États-Unis, nous avions peur que les pirates de l'air ne se rabattent sur le Canada. Je dois dire qu'Air Canada et CP-Air ont été des plus coopératifs. Ils ont procédé à une fouille et à une inspection complètes de leurs passagers.

Les transporteurs régionaux par contre ont posé certains problèmes. Il ne s'agissait de mauvaise foi, pas du tout. Certains utilisent des aéroports où il est pratiquement impossible de procéder à une inspection quelconque parce qu'ils ne sont pas fermés. Que faire dans ce cas-là? Néanmoins, on peut dire que d'une manière générale la coopération a été excellente.

Si nous sommes d'accord sur le principe, nous avons alors besoin de ce bill afin que le gouvernement fédéral en vertu de la Loi sur l'aéronautique puisse procéder non seulement à l'inspection et à la fouille des passagers, mais également à celle des bagages.

Un de mes amis m'a dit que les États-Unis envisageaient d'abandonner cette méthode d'inspection et de fouille. Mes renseignements ne concordent pas. Je crois qu'ils essaient de mettre au point de nouvelles techniques et de nouvelles méthodes.

J'estime que pour le moment il nous faut poursuivre ce que nous avons commencé, non seulement poursuivre mais améliorer nos techniques d'inspection des passagers et des bagages. C'est d'autant plus important au Canada à cause des Jeux Olympiques de 1976 où il nous faudra au moins avoir les moyens d'appliquer dans les faits ce que nous demandons.

Ce projet de loi nous donne simplement le droit de fouiller les passagers et les bagages. Si quelqu'un ne veut pas se soumettre à cette fouille, bien entendu, c'est son privilège, personne ne l'y oblige, mais il ne montera pas à bord de l'appareil. La même chose s'appliquera aux bagages. Des panneaux signaleront aux personnes dans les langues officielles du Canada qu'elles sont libres de refuser d'être fouillées.

[Text]

This reminds me of a story. The first time I came to Ottawa Mr. Justice McTague, the president of the labour board that was in charge of wages during the war said, "Mr. Marchand, you are free to speak French because it is a bilingual country, but if you speak French I will not understand anything." So I did not feel very free. But probably the passenger who will read that will feel very free. Well, this is the sensitive aspect of this type of regulation and this is why it has to be applied, taking into account that we deal with free men in a free country. This is the purpose of the bill. Now we have no authority and we have to rely on local police authorities to implement the regulations of the air carriers, and we think it is not good enough. So what has happened is that the RCMP are training people especially for that, because of course the kind of people air carriers hired were not very well trained for that purpose and there were a certain number of grievances. I personally had a few, too, but I did not publicize them too much because I did not want to weaken our position. But I think we will have a better squad to perform this job.

• 1210

Now if at any moment it becomes evident that we do not need this kind of screening it then of course will be a matter of political judgment, or strictly judgment, and we may be wrong or right.

One of the arguments used is that we have not had any highjackings so maybe it is time to forget about this. The problem is knowing whether we did not have any highjackings because of the screening or because of the change of attitude of a certain group of people who thought it was a good weapon to obtain what they want, either politically or in terms of financial advantage.

So the purpose of the bill is to give an authority we do not have in order to implement some regulations which will authorize us to screen passengers and luggage.

**The Chairman:** Gentleman, you have heard the statement. I have on my list Mr. Ellis, Mr. Howard, Mr. McRae, Mr. Forrestall and Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Was I not first, Mr. Chairman?

**The Chairman:** All right, Mr. Ellis wants to change places with you, so go ahead, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Sorry, Mr. Chairman, but you got your signals wrong.

**An hon. Member:** The Chairman has outlived his usefulness.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman. I want to thank the minister for his explanatory remarks.

We on this side support the principle of the measure, but there are a number of questions that arise from the application of the bill.

As I understand it, it in effect establishes two phases of security, one providing responsibility to the airline operators for carrying out certain security checks and the other is the security that is going to be provided by the Ministry of Transport itself. I am wondering, Mr. Minister, if you have undertaken any studies on what the anticipated costs would be for carrying out the security checks you outlined

[Interpretation]

Cela me rappelle une histoire. La première fois que je suis venu à Ottawa, le juge McTague, président de la Commission du Travail qui s'occupait des salaires pendant la guerre m'a dit: «Monsieur Marchand, vous êtes tout à fait libre de parler français car c'est un pays bilingue, mais si vous parlez français je ne comprendrai rien.» Je ne me suis pas senti très libre. Mais il est probable que le passager qui lira cela se sentira très libre. Voilà ce dont il faut tenir compte dans ce genre de règlements et c'est la raison pour laquelle ils doivent être appliqués, nous ne devons pas oublier que nous nous adressons à des hommes libres dans un pays libre. C'est l'objectif du bill. Pourtant, nous n'avons aucun pouvoir et nous devons nous en remettre aux autorités de police locale pour faire appliquer les règlements aux transporteurs aériens et nous pensons que cela ne suffit pas. En conséquence, la Gendarmerie royale forme des personnes spécialement pour cette tâche, puisque bien sûr, les gens qui avaient été engagés par les transporteurs aériens n'avaient pas la formation nécessaire et plusieurs griefs ont été enregistrés. Pour ma part, j'en avais également mais je n'en ai pas trop parlé parce que je ne voulais pas affaiblir notre position. Je pense que nous aurons une meilleure équipe pour remplir cette tâche.

Maintenant, si à un moment ou à un autre il devient évident que nous n'avons pas besoin de ce genre de surveillance, cela deviendra évidemment une question d'orientation politique ou de bon sens proprement dit et nous pourrions nous apercevoir que nous avons eu tort ou raison.

On a prétendu que puisque nous n'avions eu aucun détournement d'avion il serait peut-être temps de mettre fin à toute cette histoire. Le problème c'est de déterminer si nous n'avons dû subir aucun détournement d'avion à cause de ce contrôle ou bien parce que les gens qui pensaient que c'était là un bon moyen d'obtenir ce qu'elles voulaient, que cela soit politiquement ou financièrement, on changeait d'avis.

L'objectif du bill est donc de donner un pouvoir que nous ne possédons pas pour appliquer certains règlements qui nous autoriseront à contrôler des passagers et leurs bagages.

**Le président:** Messieurs, vous avez entendu cet exposé. Sur ma liste, j'ai les noms de MM. Ellis, Howard, McRae, Forrestall et Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, est-ce que je n'étais pas le premier?

**Le président:** Très bien, M. Ellis désire vous céder sa place, vous avez donc la parole, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'ai bien peur que vous n'ayez mal compris les signaux.

**Une voix:** Le président vient de nous montrer à quel point il était utile.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président. Je désire remercier le ministre de ses explications.

De ce côté, nous approuvons cette disposition en principe, mais l'application du bill donne lieu à un certain nombre de questions.

Si j'ai bien compris, il établit deux phases différentes de sécurité, l'une qui prévoit pour les transporteurs aériens la responsabilité de mener à bien certains contrôles de sécurité et l'autre qui consiste en des dispositifs appliqués par le ministère des Transports lui-même. Monsieur le ministre je me demande si vous avez entrepris des études sur les frais probables qu'occasionneront ces contrôles de



[Texte]

and who in fact will be paying for the inspection that is to take place. Will it become a responsibility of the airlines, which naturally would accrue to the passengers who are using the airlines, or will it be basically a public expense from the federal treasury?

**Mr. Marchand (Langelier):** Well, I met this morning with the regional carriers and this is one of the points that was discussed with them. When we met with them in January we asked them voluntarily to implement some security regulations, which they did. It was not complete in the sense that some regional carriers were not in a position to do it or did not accept.

So it is very difficult to tell you what the cost will be when all airports are covered by these regulations. Of course when they accepted doing that they put the question of who was going to pay because they said they could not afford to do it, and now we are discussing with the air transport association and CTC the costs of this operation. So either we pay the costs or we increase the fares of the passengers to cover this; it will be one or the other.

**Mr. Mazankowski:** You are saying at this time that you have not made a decision on how the cost will be distributed?

**Mr. Marchand (Langelier):** No, it is not made.

**Mr. Mazankowski:** In some of the smaller airports, and of course this is where the regional air carriers will become involved, will this not pose some difficulty so far as the administration and implementation of the act is concerned?

**Mr. Marchand (Langelier):** At certain airports?

• 1215

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, sure.

**Mr. Mazankowski:** In connection with subclause 9 on page 4 of the bill wherein the Minister has authority to designate security officers for the purpose of inspections, as you have pointed out, these are personnel specially trained by the RCMP. Will these people actually be carrying out the security searches or will they be merely supervisory?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think they are going to train. I understand that probably we will have some RCMP, a special squad in the main international airports and probably they will be used for training, because I do not think we can afford to have RCMP at all airports in Canada. Is that the idea, Mr. McLeish?

**Mr. W. M. McLeish (Director General, Civil Aeronautics):** From the experience we have gained with the carriers making use of security agencies, we felt that the most cost-effective way to employ RCMP special security constables would be to supply this police presence at all gates where the screening is being done by properly trained security agencies such as those that you see now.

[Interprétation]

sécurité dont vous avez parlé; je me demande également qui paiera effectivement la facture. Cela deviendra-t-il la responsabilité des compagnies aériennes; dans ce cas, évidemment, ce sont les usagers qui en subiront le contrecoup ou bien ces dépenses seront-elles payées par le trésor fédéral au même titre d'une autre dépense publique.

**M. Marchand (Langelier):** Eh bien, j'ai vu ce matin les transporteurs régionaux et c'est des questions que nous avons discutées. Lorsque je les avais rencontrés en janvier nous leur avions demandé d'appliquer volontairement certains règlements de sécurité et ils l'avaient fait. Le dispositif n'était pas complet car certains transporteurs régionaux n'étaient pas en mesure de le faire ou n'avaient pas accepté.

Donc, il est très difficile de vous dire quels seront les coûts occasionnés lorsque tous les aéroports seront touchés par ces règlements. Évidemment, au moment où ils avaient accepté ils nous ont demandé qui allait payer parce qu'ils estimaient n'être pas en mesure de le faire et nous discutons actuellement avec l'Association des transporteurs aériens et la CTC des coûts de cette opération. De toute façon il n'y a que deux solutions, soit nous paierons nous-mêmes les frais encourus soit nous augmenterons les tarifs des passagers.

**M. Mazankowski:** Voulez-vous dire que pour l'instant vous n'avez pas encore décidé de la façon dont les coûts seraient répartis?

**M. Marchand (Langelier):** Non, pas encore.

**M. Mazankowski:** Dans certains aéroports de moindre importance, et évidemment c'est là que les transporteurs régionaux entrent en cause, ce système ne posera-t-il pas des problèmes d'administration et d'application de la loi.

**M. Marchand (Langelier):** Dans certains aéroports?

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, certainement.

**M. Mazankowski:** A propos du paragraphe 9 qui se trouve à la page 4 du bill et où il est stipulé que le ministre a le pouvoir de désigner des responsables de la sécurité chargés d'inspections, comme vous l'avez souligné, il s'agit d'un personnel de la Gendarmerie royale qui a reçu une formation spéciale. Est-ce que ces gens-là se chargeront effectivement d'enquêtes de sécurité ou bien se contenteront de contrôler?

**M. Marchand (Langelier):** Je pense qu'ils s'occuperont de formation. Je crois que nous aurons probablement certaines personnes de la Gendarmerie royale, un groupe spécial dans tous les aéroports internationaux principaux et probablement ces groupes donneront des cours de formation, car nous ne pouvons pas nous permettre de mettre des personnes de la Gendarmerie royale dans tous les aéroports du Canada. Est-ce que c'est bien le principe, monsieur McLeish?

**M. W. M. McLeish (directeur général, Aviation civile):** D'après les expériences que nous avons pu gagner lorsque des transporteurs privés ont fait appel à des agences de sécurité, nous avons estimé que la façon la plus économique de faire appel au service de la Gendarmerie royale et de ses officiers de sécurité spéciaux serait de les placer à toutes les barrières où un contrôle est effectué par des agences de sécurité ayant reçu une bonne formation, comme celle que vous voyez actuellement.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** Will it be the Ministry of Transport that will outline the guidelines and the criteria authorizing the appointment of personnel to carry out such investigations? How are you going to establish the guidelines so that you have a reasonable degree of uniformity and consistency from port to port? Has this been established or is it in the process of being established? Are you working in conjunction with the airport officials?

**Mr. Marchand (Langelier):** According to the bill you see that we can make regulations and I think the Ministry is the one that is going to make the regulations.

**Mr. Mazankowski:** Yes, I agree, Mr. Minister. Of course much of the enactment of this bill really is dependent on the regulations and I am wondering what procedure the Ministry is going through to establish the criteria and the guidelines. Are they working with the Air Transport Association? Have the guidelines been established?

**Mr. Marchand (Langelier):** No, they have not been established yet. We are consulting now with all the interested parties in order to have guidelines which will have the support of all those who are interested in this operation.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, in that case would it not be advisable for this Committee to call witnesses, at least the representatives of the Air Transport Association of Canada, which, I think, is representative of all air carriers in the country, to obtain their views and to place their views on the record in connection with the application and administration of this particular act?

**Mr. Marchand (Langelier):** I have no objection to that if you feel it is necessary. I can tell you everybody supports this bill but that does not mean everybody is going to support the regulations. There might be some objections to the regulations. However, as we do not know now what the regulations are, I do not think we can tell you anything about that.

**Mr. Mazankowski:** Well, I find that very inconsistent. You do not know how much money it is going to cost. You do not know who is going to pay. You do not know how the regulations are going to be outlined. You do not know how they are going to be formulated. I cannot imagine the air carriers accepting this carte blanche because I have on record, in writing, a number of reservations that the airlines have expressed, particularly in the application and the arrival of the regulations that they are going to have to abide by, and I think it behooves this Committee to find out their opinions and their reservations and have them placed on the record, because this will become law.

**Mr. Marchand (Langelier):** As far as the cost is concerned, who can tell you exactly what it is going to cost when really it has never been implemented everywhere?

**Mr. Mazankowski:** I beg to differ with you, Mr. Minister. The inspections have been going on in most of the major airports throughout the country and I am sure the airlines now have a fairly accurate figure of what it is costing per passenger to carry out the surveillance and security checks that they are now undertaking.

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** Le ministère des Transports se chargera-t-il de donner des directives et d'imposer des critères pour autoriser les nominations du personnel chargé de ces enquêtes? Est-ce que vous allez établir des directives permettant une certaine uniformité et une certaine logique entre les différents aéroports? Cela a-t-il déjà été fait ou bien est-ce en préparation? Est-ce que vous travaillez en collaboration avec les responsables des aéroports?

**M. Marchand (Langelier):** D'après le bill, vous constatez que nous pouvons faire des règlements et je pense qu'effectivement c'est le ministère qui se chargera d'imposer le règlement.

**M. Mazankowski:** Oui, je suis d'accord monsieur le ministre. Évidemment, l'application de ce bill dépend évidemment beaucoup des règlements et je me demande quel moyen le ministère envisage d'employer pour établir ces critères et ces directives. Allez-vous travailler avec l'Association des transporteurs aériens? Est-ce que les directives ont été données?

**M. Marchand (Langelier):** Non, pas encore. Nous sommes actuellement en consultation avec toutes les parties intéressées ce qui nous permettra de mettre au point des directives qui seront approuvées par tous ceux qui s'intéressent à l'opération.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, dans ce cas, ne voudrait-il pas mieux pour ce Comité d'appeler des témoins, du moins les représentants de l'Association des transports aériens du Canada, qui, je le pense, représentent tous les transporteurs aériens du pays, cela nous permettrait de connaître leur point de vue et de savoir ce qu'ils pensent, en particulier, de l'application et de l'administration de cette loi.

**M. Marchand (Langelier):** Je n'ai rien contre cette idée, si vous l'estimez nécessaire. Je peux vous assurer que tout le monde est en faveur de ce bill mais cela ne signifie pas que tout le monde sera en faveur des règlements. Il est possible que les règlements soulèvent certaines objections. Pourtant, puisque nous ne savons pas encore ce que seront ces règlements, je ne pense pas que nous puissions vous en dire plus pour le moment.

**M. Mazankowski:** Tout cela me semble très illogique. Vous ne savez pas combien cela va coûter, vous ne savez pas qui va payer, vous ne savez pas quels seront les règlements, vous ne savez pas quelle forme ils prendront; je ne pense pas que les transporteurs aériens vont accepter de vous donner carte blanche et j'ai même reçu quelques lettres des compagnies aériennes exprimant un certain nombre de réserve en particulier à propos de l'application et de la mise en vigueur des règlements qu'ils vont devoir respecter; je pense qu'il appartient à ce Comité de déterminer ce qu'ils en pensent pour que ces objections puissent figurer quelque part par écrit.

**M. Marchand (Langelier):** Pour ce qui est des coûts, qui pourrait vous dire exactement ce qu'ils seront puisque aucun système de ce genre n'a jamais vraiment été appliqué nulle part?

**M. Mazankowski:** Je vous prie de me pardonner, monsieur le ministre, mais je ne suis pas d'accord avec vous. Des contrôles sont effectués depuis plusieurs mois à tous les aéroports principaux du pays et je suis certain que les compagnies aériennes connaissent maintenant avec assez de précision le coût par passager de ces contrôles de sécurité.



[Texte]

**Mr. Marchand (Langlier):** Personally I have no objections. The problem is, you know, if it is useful, that is all.

• 1220

**The Vice-Chairman:** Perhaps you would refer this subject of further witnesses to the steering committee, since you are a member, at their next meeting.

Have you finished with that?

**Mr. Mazankowski:** Fine, thanks.

**Mr. Marchand (Langlier):** Mr. Chairman, I think that some of the points can be clarified.

**Mr. McLeish:** Thank you, Mr. Minister.

We have a committee which is working continuously with the air carriers and the air transport associations to arrive at a number of recommendations with respect to all these points you have made, and we are making very good progress. At the present time, for example, Air Canada advises that it is spending 33 cents per passenger boarding, for his security. On the other hand, a couple of the small carriers are spending around 75 cents per passenger boarding.

It is difficult for us to pin down, within this spectrum of figures, what the mean will be once the system is done in accordance with the regulations that we are developing, but we know that it is somewhere within there. In addition to that, we have the cost with respect to the operations and maintenance supplied by the ministry; and, of course, there is also the problem of the capital expenditures for a number of the physical security features which will be amortized over a period of time.

So that while we cannot give this Committee an exact figure, we do feel that we have a pretty good estimate of where we are headed with respect to its magnitude.

**Mr. Mazankowski:** I take it, as well, that you have not decided what the distribution of the expenditure will be, at this point in time. In other words, you do not know at this point in time what portion of the expenditure will be chargeable to the air carrier and what portion will be chargeable to the Ministry of Transport.

**Mr. Marchand (Langlier):** The air carriers take the attitude that they should not pay any of that.

**Mr. Mazankowski:** Is that the attitude of the government?

**Mr. Marchand (Langlier):** That they should not?

**Mr. Mazankowski:** That they should not, yes.

**Mr. Marchand (Langlier):** Up to now, we have said that we were going to look into that and discuss it with them. If they still have this attitude, then I think we will either have to subsidize the whole thing—which is not likely to happen—or will increase the fares to cover these costs.

**Mr. Mazankowski:** The result of which would be that the passenger who is travelling by air would be paying?

[Interprétation]

**M. Marchand (Langlier):** Personnellement, je n'ai pas d'objection. Mais il faut tout de même se demander si c'est vraiment utile, c'est tout.

**Le vice-président:** Puisque vous êtes membres du Comité directeur, vous pourriez peut-être parler de cette possibilité de convoquer d'autres témoins à la prochaine séance.

Avez-vous terminé?

**M. Mazankowski:** Oui, merci.

**M. Marchand (Langlier):** Monsieur le président, mon collègue peut peut-être vous apporter certaines précisions.

**M. McLeish:** Merci, monsieur le ministre.

Nous avons un comité qui travaille en permanence avec les transporteurs aériens et l'Association des transporteurs aériens; sa tâche est de formuler un certain nombre de recommandations à propos de ceux dont vous avez parlé et les résultats sont très encourageants. Par exemple, à l'heure actuelle, Air Canada nous a fait savoir qu'ils dépensaient 33c. par passager à l'embarquement pour sa sécurité. D'autre part, deux autres transporteurs de moindre importance dépensent environ 75c. par passager.

Il nous est difficile de déterminer à quel niveau se situera ce chiffre lorsque nous appliquerons le système d'après les règlements qui sont en préparation, mais nous savons qu'il sera de cette ordre-là. De plus, nous devons tenir compte du coût des opérations et de l'entretien du matériel, c'est le ministère qui s'en charge; et évidemment, il y a également le problème des dépenses en capital pour acquérir certains appareils de sécurité qui seront amortis au bout d'un certain temps.

Par conséquent, sans pouvoir donner à ce comité un chiffre exact, nous estimons posséder une approximation assez valable du coût de l'opération.

**M. Mazankowski:** Je suppose que vous n'avez pas décidé non plus de la répartition des dépenses pour le moment. Autrement dit, vous ne savez pas encore quelle proportion des coûts sera défrayée par les transporteurs aériens et quelle proportion par le ministère des Transports.

**Mr. Marchand (Langlier):** Les transporteurs aériens ont décidé qu'ils n'ont rien à payer.

**M. Mazankowski:** Est-ce que le gouvernement partage cette opinion?

**M. Marchand (Langlier):** Que les transporteurs ne devraient pas payer?

**M. Mazankowski:** Oui, qu'ils ne devraient pas payer.

**M. Marchand (Langlier):** Jusqu'à présent, nous avons déclaré que nous allions étudier la question et en discuter avec eux. S'ils s'en tiennent à cette attitude, nous devrons soit subventionner toute l'opération,—et c'est fort peu probable—soit augmenter les tarifs pour couvrir ces frais.

**M. Mazankowski:** Si bien que ce sont les passagers qui empruntent l'avion qui devront payer.

[Text]

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Mazankowski: I find it very strange, with the bill having been before us since January and knowing the importance of airline security, that some of these very important points have not yet been finalized, Mr. Minister.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, and it will not be finalized unless the House agrees on the principle; because if you turn down the bill, of course, we would not have to work on this.

Mr. Mazankowski: You cannot have much faith in your legislation.

Mr. Marchand (Langelier): Well, whatever we do at this stage—for even if we had regulations, those regulations could be changed by Order in Council—there is no guarantee. Even when you have regulations, of course, you may be in disagreement. The only thing you can be sure of is what is in the law. Even if we had a set of regulations today, you could say, "What will guarantee that it will be the same in six months? "Nothing, except your normal recourse. This is why what is important is what is in the bill.

The Chairman: Mr. Howard.

Mr. Howard: Mr. Chairman, what the Minister says is undoubtedly true, that what is important is in the bill; but he knows as well as I do that, off-times, what becomes more important is what is in the regulations, because those are the things that have the force of law, and put into effect the general principle enunciated in the legislation.

I have a kind of dual approach to the legislation, particularly in view of the fact that the bill was introduced on January 22, that it is now four-and-a-half months later, yet still there is no indication as to how this will apply to particular airports or aerodromes—whether it will depend on their size or the size of carrier, whether they are bush pilot operations or small independents, or whether they are Air Canada or PWA or somebody else of that size.

I would have hoped, myself, that there could have been some indication as to how the force of the law is going to apply to different-sized carriers, because what may be applicable and necessary at Malton or at Dorval or Vancouver Airport is absolutely ludicrous when it comes to Northern B.C. or the Yukon or the Northwest Territories; and would not make sense and is inapplicable.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, of course.

Mr. Howard: The Minister says, "Yes, of course." Presumably the regulations are going to draw these distinctions, I would think, because you sure cannot take Clause 1, which says that the Governor in Council may make regulations requiring owners or operators at airdromes to set up security measures, etc., and have that set of rules that are applicable at Malton apply at Fort St. James, for argument's sake, in my own constituency. The system is entirely different.

[Interpretation]

Mr. Marchand (Langelier): Oui.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, nous avons été saisis de ce bill au mois de janvier, et si nous tenons compte de l'importance de la sécurité aérienne, je m'étonne de constater qu'une partie de ces questions de grande importance n'ont pas encore été réglées.

M. Marchand (Langelier): Oui, et elles ne seront pas réglées si la Chambre n'accepte pas le principe; parce qu'évidemment, si vous refusez ce bill, notre tâche s'arrête là.

M. Mazankowski: Vous ne pouvez pas faire tellement confiance aux lois qui vous régissent.

M. Marchand (Langelier): Considérez que quoi que nous fassions pour le moment—même si nous avions des règlements, ces règlements pourraient être modifiés par un ordre en Conseil,—nous n'avons aucune garantie. Et même si nous avions des règlements, vous pourriez bien sûr, ne pas être d'accord. Seules les dispositions qui se trouvent dans la Loi sont certaines même si nous avions déjà une série de règlements, vous diriez: «Qu'est-ce qui nous prouve que rien n'aura changé dans six mois?» Rien, à l'exception de votre procédure habituelle. C'est la raison pour laquelle seules les dispositions du bill sont importantes.

Le président: Monsieur Howard.

M. Howard: Monsieur le président, le ministre a sans aucun doute raison, ce qui est important, c'est ce qui est dans le bill; mais il sait aussi bien que moi que demain, ce seront les règlements qui seront importants, car les règlements ont force de loi, et permettent d'appliquer le principe général contenu dans la loi.

Devant cette loi, mes impressions sont doubles, particulièrement si l'on se souvient que ce bill a été déposé le 22 janvier, cela fait maintenant quatre mois et demi, et pourtant nous ne savons encore absolument pas comment cela s'appliquera aux aéroports ou aux aérodromes individuels si cette application dépendra de leur importance ou de l'importance des transporteurs qu'il s'agisse de petites compagnies de brousse ou de petites compagnies indépendantes d'Air Canada ou de PWA ou d'une compagnie de taille comparable.

Pour ma part, j'aurais aimé qu'on me dise si la loi s'appliquera de façon différente à des transporteurs d'importance différente, car ce qui peut être applicable est nécessaire à Malton, à Dorval ou à l'aéroport de Vancouver, peut être parfaitement ridicule lorsqu'il s'agit du nord de la Colombie-Britannique, du Yukon ou des Territoires du Nord-Ouest; cela n'aurait pas le sens commun, et de plus, ce n'est pas applicable.

M. Marchand (Langelier): Oui, évidemment.

M. Howard: Le ministre dit, «Bien sûr». Je suppose que les règlements vont probablement établir ces distinctions. Cependant, vous ne pouvez certainement pas prendre l'article 1 qui stipule que le gouverneur en conseil peut établir des règlements obligeant les propriétaires ou les exploitants à établir aux aéroports des mesures de sécurité et appliquer dans ma propre circonscription les règles qui prévalent à Malton, à Fort St. James, par exemple. Le système est complètement différent.



## [Texte]

I very much want to make this point about the independent small aircraft operator or airline operator who is not in the Air Canada or CP Air class but serves a smaller area, a region, small communities, who serves trappers and prospectors and hunters and people just generally travelling, many of whom travel with guns in their possession. I have flown in small aircraft, float planes, taking trappers at the fall of the year into a hunting ground, loaded down with their equipment and rifles and handguns. That would never be permitted at the airport here in Ottawa. You just would not allow that sort of thing. But there it is commonplace and it is that person's livelihood that is involved.

We will have to have some idea of how the regulations—even if it is a declaration by the Minister—are going to apply in a different way to different sizes of airdromes or to areas where there are no airdromes, where charter aircraft operate, on lakes and the ocean and communities along the coast and so on, where they do not have airports as such but where people charter an aircraft to go somewhere and are picked up a week later or something of that sort. We will have to have some understanding as to how they are going to apply there or the thing makes no sense at all. I would have hoped that this is what the Minister would have had prepared, at least in some form, whether in regulation form or as a draft of the regulations.

The group of aircraft operators that I am talking about, the small, so-called independent aircraft operators, contrary to what was stated earlier by Mr. Mazankowski are not represented by the Air Transport Association. They may be a part of it but they are not represented by it because that association is dominated by the big groups; the big airline companies are the ones that have the controlling power and influence in that organization and these small guys do not have that representation even though they may be a part of it. How do they get their voice heard to this Committee or to the department if we are just going to deal with the Air Transport Association? I would like that to be considered by the steering committee.

Mr. Chairman, I would like it to become law in so far as the large airports and large aircraft are concerned, because that type of rigidity and check and security involves people's lives but if this becomes law and it is operated, for argument's sake, as it operates now, then it does not make sense either, because I have sat in Malton airport—in Vancouver it has worked along fairly well—waiting for an aircraft and watched people come into the departure lounge, and any one of those people could have carried a knife or a gun along with him through that security check because it is sloppily done in many cases. The people who are doing it tend to look at it as a matter of form. They pass this buzzing gadget, whatever it is, up and down your arms and so on. It is like the guard at Prince Albert penitentiary who said, "We normally do it when prisoners are going out to court or for hospital care or something, but we did not do it very well with this guy", so he pulled a gun on him and escaped. That is the sort of thing that goes on and unless the security check is thorough and complete and meaningful, some wise character is going to be sitting there watching the way it operates and could find his way about it as it is possible to do today and

## [Interprétation]

Je veux souligner ceci au sujet des exploitants indépendants de petits avions ou de lignes aériennes qui n'ont pas l'importance d'Air Canada ou de CP Air, mais qui desservent une plus petite région, de petites communautés dont la plupart des clients sont des trappeurs, des prospecteurs et des chasseurs voyageant régulièrement, dont la plupart ont un fusil en leur possession. A l'automne, j'ai voyagé à bord de petits avions, hydravions, dont les passagers étaient des trappeurs. Cet avion conduisait les trappeurs à un territoire de chasse. Il était rempli de leur équipement de chasse, de carabines et de pistolets. Cela n'aurait jamais été permis à l'aéroport d'Ottawa. On ne permettrait pas ce genre de choses. Mais à cet endroit-là, c'est une chose qui va de soi. Il y va du gagne-pain de cette personne.

Il devrait avoir une idée de la façon avec laquelle les règlements—même s'il s'agit d'une déclaration du ministre,—vont s'appliquer d'une façon différente suivant la grosseur des aéroports ou selon qu'il n'y a pas d'aéroport. Cela va être aussi différent selon les lieux où les avions voyagent, sur les lacs, l'océan et les communautés le long de la côte et ainsi de suite, où ils n'y a pas d'aéroport comme tel. A cet endroit, les personnes affrètent un avion pour aller quelque part. Celui-ci revient les chercher une semaine plus tard ou quelque chose du genre. Nous devons déterminer comment les règlements vont s'appliquer, sans quoi rien n'aura de sens. J'aurais espéré que le ministre prépare quelque chose, soit en proposant un règlement ou un projet de règlement.

Le groupe d'exploitants d'avions dont je parle, les disant petits exploitants indépendants, contrairement à ce qu'a déclaré plus tôt M. Mazankowski, ne sont pas représentés par l'Association du transport aérien. Ils peuvent en faire partie. Cependant ils ne sont pas représentés par cette association. Celle-ci est régie par les groupes importants. Les grosses compagnies aériennes sont les seules à avoir le pouvoir et l'influence dans cette organisation. Les petits exploitants n'ont pas cette influence, même s'ils peuvent en faire partie. Comment peuvent-ils faire entendre leur voix à ce Comité ou au ministère si nous ne faisons que nous occuper de l'Association du transport aérien? J'aimerais que le comité directeur prenne cette question en considération.

J'aimerais que cette loi soit adoptée dans le cas des gros aéroports et des gros avions. Ce genre de rigidité, de contrôle et de sécurité, concerne la vie des gens. Mais si cette loi est adoptée et entre en vigueur pour le plaisir de l'argument, comme c'est le cas maintenant, cela n'a pas de sens non plus. A l'aéroport de Malton —à Vancouver cela existe depuis longtemps—j'ai vu des personnes attendant un avion et j'ai regardé les personnes entrer dans la salle d'attente. Chacune d'entre elles aurait pu avoir en sa possession un couteau ou un fusil en dépit du contrôle de sécurité. Dans bien des cas, c'est fait négligemment. Les personnes qui procèdent aux fouilles ont tendance à considérer les vérifications comme une question de forme. Ils passent cet appareil de détection sur et sous vos bras et ainsi de suite. Cela me fait penser aux gardiens au pénitencier de Prince Albert qui a dit: «Normalement, nous le faisons lorsque les prisonniers sortent pour se rendre en cour ou à l'hôpital ou quoi que ce soit. Cependant, nous n'avons pas fouillé cet individu à fond.» Ainsi, il a pu dissimuler une arme et s'est échappé. C'est ainsi que ça se passe. A moins de vérifications sécuritaires dignes de ce nom, quelqu'un peut s'asseoir et regarder comment les

[Text]

possible to do right here in Ottawa the way the security check is carried out.

So there is not much point, from my point of view, in passing a piece of legislation of this nature if it is not going to be effective or if it is not going to be put into effect where it is needed to be put into effect. There is not much point doing it if the rigid rules that are going to be set up are going to apply universally to all aircraft operators, to small operators and so on. Those things need to be answered by the travelling public in the North, in remote areas on both coasts, and they need to be answered by the travelling public who use the international aircraft and jet flying as well.

• 1230

**Mr. Marchand (Langelier):** I agree entirely with all you say. First, we have to have this law, and if it is poorly implemented, it is useless. We agree with that. This is why we have to work out regulations with the air carriers and those who know something about security. We have to take into account the fact that Toronto is not Wabush or Yellowknife. We have to take all this into account. This is why it takes a long time to draft regulations. Even when you have regulations you will probably have to amend them after two or three weeks because you see that they do not work. Each time you have a law, or most of the time, you have this kind of power given to the executive to make regulations according to the law.

Each time there is a law, if you want regulations at the same time, this will complicate matters enormously. I am not ready to discuss that, but it will complicate the process enormously. Perhaps Mr. McLeish will say a few words.

**Mr. McLeish:** The questions you have raised have, in fact, been studied very extensively within the ministry staff and in conjunction with the air carriers. To summarize it very quickly, it is intended that the regulations would be applicable to aircraft over 12,500 pounds and to the scheduled carriers, and this pretty well brings it down to the regionals plus the two main front-line carriers.

If you think back, this has all been prompted by an international problem which we have found in studying the threat. With our experience throughout 1971 and 1972 it was also extended into some of the smaller airfields served by the large scheduled aircraft within Canada. It is our hope that the enabling legislation here would enable us to develop the regulations to cope with the threat.

The intention is that each air carrier who must respond to this would submit to us his security plan, and he would tailor the security plan according to what the threats are judged to be, according to a number of these factors that you have brought up this morning. In this way it would not be an omnibus type of regulation which would be inapplicable in the small airport but very applicable to Toronto International. So all these factors have been well thought out.

**Mr. Howard:** The bill is to come into force on proclamation. Can the Minister give us any idea of when that might be? When will the regulations be ready? That is when you are going to bring the act into force.

[Interpretation]

choses se passent. Il voudra trouver un moyen de tromper les vérifications, comme on peut le faire aujourd'hui ici même à Ottawa, de la manière pour laquelle on procède aux vérifications.

Ainsi, selon moi, adopter une loi de ce genre ne signifie pas grand-chose si les résultats ne sont pas efficaces, ou si elle n'entre pas en vigueur alors qu'elle le devrait. Cette loi est inutile si les règlements sévères que l'on veut appliquer sont les mêmes pour tous les exploitants, les petits comme les gros. On doit demander l'avis du public qui voyage dans le Nord, dans les régions éloignées sur les deux côtes. On doit aussi demander l'avis du public voyageant à bord de l'avion international et du réacté.

**M. Marchand (Langelier):** Je suis entièrement d'accord avec vous. Premièrement, nous devons adopter cette loi. Si elle n'est pas rigoureusement appliquée, elle est inutile. C'est pourquoi nous devons étudier ces règlements avec les transporteurs aériens et ceux qui s'y connaissent en matière de sécurité. Nous devons tenir compte du fait que Toronto n'est pas Wabush ou Yellowknife. Nous devons tenir compte de tout cela. C'est pourquoi il faut beaucoup de temps pour rédiger ces règlements. Même lorsque nous aurons les règlements, nous devrons probablement les modifier après deux ou trois semaines, parce que nous verrons qu'ils ne sont pas adéquats. Chaque fois ou presque que nous adoptons une loi, les dirigeants ont toujours le pouvoir d'établir des règlements d'après cette loi.

Chaque fois que l'on adopte une loi, si nous voulons établir des règlements en même temps, cela complique beaucoup les affaires. Je ne suis pas prêt à en discuter. Cependant, cela va compliquer beaucoup la marche à suivre. Peut-être que monsieur McLeish voudra ajouter quelques mots.

**M. McLeish:** Les questions que vous avez soulevées, ont été étudiées très à fond par l'équipe du ministère et les transporteurs aériens. En résumé, on a l'intention d'appliquer les règlements dans le cas des avions pesant plus de 12,500 livres et aussi aux transporteurs ayant des vols à heure fixe. Donc, cela ne concerne que la ligne d'aviation régionale et les deux principaux transporteurs.

Si l'on se reporte en arrière, cette loi a été mise sur pied pour remédier à un problème international que nous avons découvert en étudiant la menace. Avec notre expérience entre 1971 et 1972, cela comprenait aussi les petites pistes desservies par les gros avions à heure fixe au Canada. Nous espérons que la législation va nous permettre d'élaborer des règlements pour parer à la menace.

Nous voulons que chaque transporteur aérien qui doit répondre de cela nous présente son plan de mesures de sécurité. De plus, ce plan de sécurité devrait correspondre aux dangers courus, selon un nombre de facteurs que vous nous avez mentionnés ce matin. Dans ce sens, cela ne serait pas un règlement général que l'on ne pourrait pas appliquer dans les petits aéroports mais qui conviendrait très bien dans le cas de l'aéroport de Toronto. Ainsi, nous avons bien songé à toutes ces questions.

**M. Howard:** Le bill va entrer en vigueur par proclamation. Le ministre peut-il nous donner une idée de cette date? Quand les règlements seront-ils prêts? C'est-à-dire quand la loi va-t-elle entrer en vigueur?



[Texte]

**Mr. McLeish:** They will be ready as soon as the act is proclaimed.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes. As soon as the act is proclaimed, I hope the regulations will be ready.

**Mr. Howard:** As soon as the act has passed the House?

**Mr. Marchand (Langelier):** They are ready now.

**Mr. Howard:** Well then, you have the regulations now.

**Mr. McLeish:** We had an original draft of them. These have been under extensive discussion with the air carriers, and a new draft is being prepared now.

**Mr. Howard:** Mr. Chairman, that is what Mr. Mazankowski asked the Minister, and the Minister said they did not have the regulations. They were not ready.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, of course there are no regulations adopted. I said they have been working on them. In January we introduced the bill, and at that time we asked the carriers to try to establish some security procedures in the airports. I think March 31 was the date when there was supposed to be full screening everywhere. And it was only from that date that we had experiments in that field.

We did not say it is January and in the meantime you just wait. No, because it was the first time we had this type of thing in the airports. Now we have experience. We have had negotiations with the carriers, and they are elaborating some regulations. That is all.

**Mr. Howard:** Could we see the draft regulations, Mr. Chairman? Could I ask the Minister if that would be possible?

• 1235

**Mr. Marchand (Langelier):** I do not know where they are right now. Do you have them?

They normally should be adopted by Cabinet first. Maybe the regulations we are going to produce are not necessarily ones that would be approved by Cabinet. This is the trouble.

If you think, in a Committee like this, that before adopting the law you should have the regulations, just think about the principle involved.

**Mr. Howard:** It is a good principle to establish.

**Mr. Marchand (Langelier):** I think it would be...

**Mr. Poulin:** On a point of order.

**An hon. Member:** I think it might help.

**The Chairman:** On a point of order, Mr. Poulin?

**Mr. Poulin:** Yes. There is a committee set up to study regulations and other statutory instruments, that committee is of this Parliament, and I would think we could all examine them at that time.

[Interprétation]

**M. McLeish:** Les règlements seront prêts dès la proclamation de la loi.

**M. Marchand (Langelier):** Oui. Dès la proclamation de la loi, j'espère que les règlements seront prêts.

**M. Howard:** Aussitôt que la loi est passée à la Chambre?

**M. Marchand (Langelier):** Ils sont prêts dès maintenant.

**M. Howard:** Bien, vous avez maintenant les règlements.

**M. McLeish:** Nous en avons un premier projet. Nous en avons discuté beaucoup avec les transporteurs aériens. On est en train de préparer une nouvelle version.

**M. Howard:** Monsieur le président, c'est ce que M. Mazankowski a demandé au ministre. Le ministre a dit qu'il n'avait pas les règlements. Ils n'étaient pas prêts.

**M. Marchand (Langelier):** Non. Naturellement, il n'y a pas encore de règlements adoptés. J'ai dit qu'on les avait étudiés. En janvier, nous avons présenté le bill. A cette époque, nous avons demandé aux transporteurs d'essayer d'établir quelques mesures de sécurité dans les aéroports. Je crois que le 31 mars était la date à laquelle on procéderait partout à des vérifications complètes. C'est seulement à partir de ce moment que nous avons procédé à des expériences dans ce domaine.

Nous n'avons pas dit: «C'est seulement le mois de janvier, vous pouvez attendre pendant ce temps.» Non, parce que c'était la première fois que nous avions ce genre de choses dans les aéroports. Maintenant, nous avons l'expérience. Nous avons discuté avec les représentants des lignes aériennes et ils sont en train d'instituer certains règlements. C'est tout.

**M. Howard:** Pourrais-je voir le projet de règlement, monsieur le président? Puis-je demander au ministre si c'est possible?

**M. Marchand (Langelier):** Je ne sais pas où ils sont à l'heure actuelle. Les avez-vous?

Normalement, ils devraient d'abord être approuvés par le Conseil des ministres. Nos règlements ne seront pas nécessairement approuvés par le Conseil des ministres. C'est bien l'ennui.

Si vous pensez qu'avant d'adopter une loi à un comité, tel que le vôtre devrait avoir les règlements, imaginez le principe que cela impliquerait.

**M. Howard:** C'est un excellent principe.

**M. Marchand (Langelier):** Je pense...

**M. Poulin:** J'invoque le Règlement.

**Une voix:** Cela serait utile.

**Le président:** Vous invoquez le Règlement, monsieur Poulin?

**M. Poulin:** Oui. On a créé un comité qui étudie les règlements et autres textes réglementaires et nous pouvons y étudier tous les règlements.

[Text]

I think that was the purpose of the committee and I would suggest it may end this long discussion on regulations, because we can discuss it there.

**Mr. Howard:** If I could deal with that point of order, I do not think it is applicable, Mr. Chairman.

What that committee does is deal with regulations that are promulgated and have the force of law but what I am talking about is a draft that exists right now—so that we can see how this particular proposed law is going to apply to different sizes of . . .

**The Chairman:** The Chairman has a different problem on his mind. I would be quite willing to ask the committee members to sit until one o'clock, if I thought we could get through this bill. But, if we cannot, I wonder if it would be advisable to adjourn so that we all can think about this problem over the weekend and come back on Tuesday at 9.30 a.m. and deal with it again.

**Mr. Guay (St. Boniface):** There is only one point I want to raise in regard to the phraseology that was used. It is in effect now, you said, in regard to the security check.

**The Chairman:** The security check?

**Mr. Guay (St. Boniface):** Yes; not the bill but the regulations. What I was going to say is that they are being finalized but they are not as yet finalized.

**Mr. Howard:** That was clearly understood.

**The Chairman:** The Minister informs me that he will not be able to be here Tuesday morning.

**Mr. Marchand (Langelier):** On any other day but that one.

**The Chairman:** Perhaps we could deal with something else on Tuesday.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on a point of order, I think in view of the discussion that has taken place here this morning it is necessary that we call witnesses. I would hope that the steering committee might meet perhaps this afternoon or tomorrow to outline future business, hopefully with a view to calling such witnesses as the Air Transport Association and those referred to by Mr. Howard, as well as perhaps one or two of the airport managers who have had some firsthand experience about the application of the screening techniques that have now been going on. Particularly in light of the fact that some of the information that we have been presented with this morning is rather hazy, I think it behooves the Committee to do a little more study and research into the application of this Act.

**The Chairman:** Let us have a steering committee meeting this afternoon at 4.30.

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Chairman, there is only thing, that if by bad luck or for any reason this Act does not go to the House it might create quite a prejudice to the Canadian public.

**An hon. Member:** By when?

[Interpretation]

C'est justement pour étudier ces règlements que ce comité a été créé et je pense donc que nous pouvons mettre fin à cette longue discussion car nous pourrions discuter de ces règlements en son temps.

**M. Howard:** Monsieur le président, je ne suis pas tout à fait d'accord avec M. Poulin.

Ce Comité traite de règlements qui sont promulgués et qui ont force de loi alors que je parle de ce qui a déjà été rédigé et que j'aimerais qu'on le communique afin que nous puissions voir comment cette proposition de loi en particulier s'appliquera aux différents appareils.

**Le président:** Mon esprit est occupé par un autre problème. Je serais tout prêt à demander aux membres du Comité de siéger jusqu'à une heure si je pensais que nous pourrions en finir avec ce projet de loi. Dans le cas contraire, je me demande s'il ne serait pas plus sage d'ajourner afin que nous puissions tous réfléchir à ce problème pendant la fin de semaine et en reparler mardi à 9 h 30.

**M. Guay (Saint-Boniface):** J'aimerais poser une question relative à la phraséologie employée. Vous avez dit que c'est maintenant appliqué pour ce qui est des mesures de sécurité.

**Le président:** Les mesures de sécurité?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Oui; non pas le projet de loi mais les règlements. J'étais sur le point de dire qu'on est pas encore parvenu à une conclusion finale.

**M. Howard:** C'est bien évident.

**Le président:** Le ministre m'informe qu'il ne pourra pas être présent mardi matin.

**M. Marchand (Langelier):** N'importe quel autre jour sauf celui-là.

**Le président:** Nous pourrions peut-être étudier une autre question mardi.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Étant donné la discussion de ce matin, il me semble nécessaire de convoquer des témoins. Le Comité directeur pourrait peut-être se réunir cet après-midi ou demain pour déterminer notre calendrier futur, et, j'espère, décider de convoquer des témoins tels que l'Association des transports aériens et les personnes mentionnées par M. Howard ainsi qu'un ou deux responsables d'aéroport qui sont les mieux placés pour apprécier les techniques d'inspection et de fouilles qui ont été appliquées jusqu'à maintenant. Les renseignements qui nous ont été communiqués ce matin restant très vagues, il incombe au comité de faire un peu plus de recherches au sujet de l'application de cette loi.

**Le président:** Réunissons le Comité directeur cet après-midi à 4 h 30.

**M. Marchand (Langelier):** Monsieur le président, il demeure que si par mauvaise chance ou pour toute autre raison, cette loi ne passe pas devant la Chambre, le public canadien pourra en pâtir.

**Une voix:** Quand?



[Texte]

**An hon. Member:** I do not know, Mr. Chairman.

**Mr. Marchand (Langelier):** We introduced it because we thought it would be adopted before the end of the session. I do not necessarily mean next week, but if we lose five or six months we might be in trouble. I just mention that to you.

**The Chairman:** I assure the Minister that we on this side place a very high priority on this legislation too.

**Mr. Howard:** I do not think the Committee is responsible, Mr. Chairman, for the long delay between its introduction on January 22 and the time it got to this Committee.

**The Chairman:** Gentlemen, let us not get into an argument.

Can representatives from all parties here agree to meet this afternoon for a steering committee meeting at 4.30?

**Mr. Ellis:** Can we make it four o'clock, Mr. Chairman?

**The Chairman:** All right, four o'clock.

**Mr. Marchand (Langelier):** Thank you, gentlemen.

[Interprétation]

**Une voix:** Je ne sais pas, monsieur le président.

**M. Marchand (Langelier):** Nous l'avons introduite parce que nous avons pensé qu'elle serait adoptée avant la fin de cette session. Je ne dis pas de l'adopter la semaine prochaine, mais si nous perdons 5 ou 6 mois, nous pourrions alors avoir peut-être des ennuis. Ceci est simplement à titre de renseignement.

**Le président:** Je vous assure, monsieur le ministre, que de notre côté, nous accordons également toute la priorité à cette loi.

**M. Howard:** Monsieur le président, je ne pense pas que le Comité soit responsable du long délai qui a eu lieu entre son introduction le 22 janvier et le moment où ce Comité en a été saisi.

**Le président:** Messieurs, n'ouvrons pas le débat.

Les représentants de tous les partis présents peuvent-ils me donner leur accord pour que nous réunissions le Comité directeur à 4 h 30 cet après-midi?

**M. Ellis:** Peut-on se réunir à 4 h., monsieur le président?

**Le président:** Très bien, à 4 h.

**M. Marchand (Langelier):** Je vous remercie, messieurs.











HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Tuesday, June 12, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 12

Le mardi 12 juin 1973

Président: M. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-128, An Act to amend the  
Aeronautics Act

CONCERNANT:

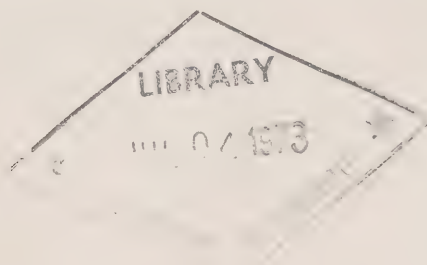
Bill C-128, Loi modifiant la Loi  
sur l'aéronautique

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Campbell  
Duquet  
Ellis  
Ethier  
Forrestall

Frank  
Godin  
Guay  
(*Saint-Boniface*)  
Howard

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Kempling  
Loiselle  
Mazankowski  
McKenzie  
Poulin

Reynolds  
Rose  
Turner  
(*London East*)—(19).

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 12, 1973

(17)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Campbell, Duquet, Ellis, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Loiselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Poulin and Turner (*London East*).

*Other Member present:* Mr. Railton.

*Witnesses: From the Air Transport Association of Canada:* Mr. A. C. Morrison, President; Mr. Gordon Blair, Barrister and Solicitor, Security Committee.

The Committee resumed consideration of Bill C-128, An Act to amend the Aeronautics Act.

On Clause 1—

It was agreed that the brief submitted by the Air Transport Association of Canada be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "A"*)

Mr. Morrison made a statement.

The witnesses answered questions.

Mr. Howard moved,—That the Minister of Transport be asked to provide this Committee with copies of any proposed or draft regulations relating to Bill C-128.

After debate thereon, the question being put on the said motion, it was negatived on the following division: YEAS—4; NAYS—7.

It was agreed that a document submitted by Mr. Morrison and headed "Air Navigation Order, Series VIII, No. 4—Order Respecting Aircraft Security" be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "B"*)

The witnesses answered further questions.

At 11:15 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 12 JUIN 1973

(17)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Campbell, Duquet, Ellis, Guay (*St-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Loiselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Poulin et Turner (*London-Est*).

*Autre député présent:* M. Railton.

*Témoins: De l'Air Transport Association of Canada:* M. A. C. Morrison, président; M. Gordon Blair, avocat, Comité de la sécurité.

Le comité reprend l'étude du bill C-128, loi modifiant la loi sur l'aéronautique.

A propos de l'article 1:

Il est convenu que le mémoire présenté par l'Air Transport Association of Canada soit imprimé en appendice au procès-verbal et aux témoignages d'aujourd'hui. (*Voir appendice «A»*).

M. Morrison fait une déclaration préliminaire.

Les témoins répondent aux questions.

M. Howard propose,—Qu'on demande au ministre des Transports de fournir au comité des copies de tout projet de règlements relatif au bill C-128.

Après discussion, la motion, mise aux voix, est rejetée par 7 voix contre 4.

Il est convenu qu'un document présenté par M. Morrison et intitulé «Ordonnance sur la navigation aérienne, série VIII, numéro 4—Ordonnance portant sur la sécurité des aéronefs» soit imprimé en appendice au procès-verbal et aux témoignages d'aujourd'hui. (*Voir appendice «B»*).

Les témoins répondent à d'autres questions.

A 11 h 15 du matin, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee.*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)*

Tuesday, June 12, 1973

• 0946

*[Text]*

**The Chairman:** Gentlemen, I do not see a quorum but time is moving on. We can hear witnesses without a quorum provided we have representatives from three of the our parties. We have that, and we also have Mr. Morrison here, the President of Air Transport Association of Canada. He has with him Mr. Gordon Blair, who is no stranger to the House of Commons and the committees, as an adviser and counsellor, I suppose.

Mr Morrison, you have a brief but you tell me that if the brief could be made an appendix to the Committee proceedings you would only summarize it.

Mr. Mazankowski, did you have a question.

**Mr. Mazankowski:** No. I just wanted to get my name on the list of questioners.

**The Chairman:** I see. Go ahead, Mr. Morrison. Yes, Mr. Howard?

**Mr. Howard:** I realize we cannot put this to a vote because we do not have a quorum but I would like to raise at the outset the question, which we discussed in some detail at the last meeting with the Minister, of any proposed or draft regulations contemplated under this bill. Inasmuch as the Minister of Finance on Friday last tabled in the House things which he called proposed income tax regulations, manufacturing and processing profits, and the like, it seems to be a practice for the Crown or for a Minister to table draft or proposed regulations. Because of their importance to this bill, I would like to move and to put to a vote at the appropriate moment that we ask the Minister of Transport to provide this Committee with copies of any proposed or draft regulations relating to Bill C-128.

**Mr. Guay (St. Boniface):** On that same point of order, Mr. Chairman. I was not at the Committee when you discussed bringing various persons to this Committee but I would like to make it clear that if the Committee goes along with the steering committee's recommendation to bring in every airport manager across Canada, those members who agreed to that particular point had better be prepared to sit on this Committee to the end of July to hear them all. And I will be counting noses of those who suggested it and those who are attending. I am serious about this because it would be nonsensical for somebody to make such a suggestion and then not be present at these meetings. I know, because of the numbers of things we have to discuss at this particular Committee, the time that will be required. That being the case, we had better make sure that we do attend these meetings. I am prepared to do so and I am sure the others will do the same.

**The Chairman:** Mr. Guay, I am sorry you were not at the steering committee meeting. Perhaps before we proceed I could summarize what we tentatively thought we would try to do with Bill C-128 before passing it.

It was decided at the steering committee meeting that we try to contact Mr. Morrison, President of Air Transport Association of Canada and have him here, if possible, at 9.30 a.m. on Tuesday.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)*

Le mardi 12 juin 1973

*[Interpretation]*

**Le président:** Messieurs, le quorum n'est pas encore atteint, mais le temps passe. Le Comité peut entendre les témoins sans quorum à condition qu'il y ait des représentants de trois des quatre partis présents. Témoignent ce matin, M. Morrison, président de l'Association canadienne des transports aériens. Il est accompagné de M. Gordon Blair, bien connu à la Chambre des communes et aux comités, qui lui sert de conseiller, je suppose.

Monsieur Morrison, vous avez préparé un mémoire, mais vous me dites que s'il pouvait être annexé au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui, vous vous contenteriez de le résumer, c'est bien cela?

Monsieur Mazankowski, vous avez une question?

**M. Mazankowski:** Non, je désire simplement que vous inscriviez mon nom sur la liste des orateurs.

**Le président:** Bien. Vous pouvez commencer, monsieur Morrison. Je m'excuse, monsieur Howard?

**M. Howard:** Je sais qu'aucun vote ne peut être tenu puisqu'il n'y a pas quorum, mais je tiens à revenir sur la question du projet de règlement auquel doit donner lieu le présent projet de loi et dont on a beaucoup parlé avec le Ministre lors de la dernière réunion. Le ministre des Finances a déposé vendredi, à la Chambre, des règlements de l'impôt sur le revenu visant les profits tirés de la fabrication, de la transformation et d'autres sources; il me semble que l'usage veut que la Couronne ou le Ministre dépose les projets de réglementation. Et la question de règlement étant rattachée à l'étude du bill, je propose que le Comité demande au ministre des Transports de lui fournir des exemplaires de tout projet de réglementation ayant trait au Bill C-128. Je vous demande, monsieur le président, de mettre ma motion aux voix en temps opportun.

**M. Guay (Saint-Boniface):** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je n'étais pas là au moment où le Comité a discuté la question de convoquer certains témoins. Cependant, si le Comité a l'intention d'accepter la recommandation du sous-comité de direction voulant que tous les directeurs d'aérogares au Canada soient invités à comparaître, les députés qui ont été d'accord avec cette recommandation font mieux d'être prêts à siéger jusqu'à la fin de juillet pour les entendre tous. Et j'ai bien l'intention de voir si ceux qui ont été d'accord sont là pour les réunions. Je vous assure, je suis très sérieux. Il ne sert à rien de demander que des témoins se présentent pour s'absenter ensuite des réunions. Le programme du Comité est extrêmement chargé; il faudra mettre beaucoup de temps à l'étude des diverses questions. Les députés doivent être prêts à siéger. Moi, je suis tout à fait disposé à travailler.

**Le président:** Je regrette que vous ayez été absent de la réunion du sous-comité de direction, monsieur Guay. Je vais essayer de vous résumer un peu ce qu'il a été convenu au sujet de l'étude du Bill C-128.

D'abord, le sous-comité de direction a décidé de communiquer avec M. Morrison, le président de l'Association canadienne des transports et de lui demander de comparaître à 9 h 30 aujourd'hui. Il est là.



## [Texte]

It was also decided and agreed upon by a representative from your party that because these has been some difficulty with the enforcement of airport security perhaps it would be wise to call a couple of the airport managers. The large airport suggested was Toronto, the average one, Ottawa, and the small one, Thunder Bay. This, too, was agreed to by the steering committee. It was also agreed at the steering committee that these managers could come only with the approval of the Minister. The Minister's office has been contacted as to whether or not he sees it in a favourable light to allow the managers to come.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Did you get an answer on that, Mr. Chairman?

• 0950

**The Chairman:** We have not as yet. That was what was tentatively agreed to. I am sorry Mr. McRae is not here this morning but he was at the steering committee meeting.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I am aware of that, Mr. Chairman, and that is the reason I made the comment I did.

**The Chairman:** We have a motion and Mr. Howard suggested that he might wait for an appropriate time.

**Mr. Howard:** We were waiting for a quorum to vote on it.

**The Chairman:** Well, we did have a quorum but now that Mr. Ellis is gone we do not have one.

Perhaps we could hear Mr. Morrison's summary of his brief.

Before Mr. Morrison begins perhaps somebody could move that the full brief be appended as an appendix to today's proceedings.

**Mr. Mazankowski:** I move that the Air Transport Association of Canada brief be appended to today's committee proceedings.

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. A. C. Morrison (President, Air Transport Association of Canada):** Mr. Chairman, I appreciate the opportunity of being here. I will do my very best to summarize this as briefly as possible.

On January 9, 1973, the Minister of Transport met with Canadian airline presidents or representatives of Air Canada, Canadian Pacific Air, Nordair, Transair, Pacific Western, Quebecair, Eastern Provincial, Wardair, the Air Transport Association of Canada, and the Canadian Air Line Pilots Association.

I would like to interject here and perhaps clarify a misconception which I noted contained in the proceedings of this Committee last Thursday. This pertains to the suggestion that the Air Transport Association of Canada does not represent the smaller carriers and is dominated by the big airlines. I would like to state categorically that this is not exactly so and that all members of this association are given equal representation. They all have one vote, and indeed by simply looking at our board of 15 directors it will become apparent that there is only one director representing the main line carriers, two representing regional carriers, and the balance of the operator-directors represent the medium to the very small carriers. I state that for the sake of the record.

## [Interprétation]

Il a également été convenu avec un représentant de votre parti que suite aux difficultés qui se sont présentées dans les aéroports pour ce qui est de la sécurité, il pouvait être utile de convoquer quelques directeurs d'aéroports. Comme représentant des grands aéroports, on a choisi celui de Toronto; comme représentant des moyens aéroports, celui d'Ottawa, et comme représentant des petits aéroports, celui de Thunder Bay. Tout cela a été réglé en sous-comité de direction. J'ajoute qu'on a posé comme condition que le Ministre approuve la venue des directeurs d'aéroports. Le bureau du ministre a d'ailleurs été avisé.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Et est-ce qu'il a répondu?

**Le président:** Pas encore. De toute façon c'est ce dont il a été convenu. M. McRae n'est pas là ce matin, mais il était présent à la réunion du sous-comité de direction.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je sais, monsieur le président, c'est la raison pour laquelle je mentionne tout cela.

**Le président:** Le comité est saisi d'une motion M. Howard a proposé d'attendre le moment opportun.

**M. Howard:** Il faut attendre qu'il y ait quorum.

**Le président:** Il était atteint il y a quelques minutes, mais M. Ellis est reparti.

M. Morrison pourrait peut-être nous présenter son mémoire.

Avant cependant, est-ce que quelqu'un veut bien proposer que le mémoire intégral soit publié en annexe aux compte rendu et délibérations d'aujourd'hui.

**M. Mazankowski:** Je propose que le mémoire de l'Association canadienne des transports aériens soit publié en annexe aux compte rendu et témoignages d'aujourd'hui.

**Des voix:** D'accord.

**M. A. C. Morrison (Président de l'Association canadienne des transports aériens):** Je vous remercie, monsieur le président, de l'occasion qui m'est offerte de vous entretenir aujourd'hui. Je vais essayer de résumer quelque peu le mémoire de l'Association.

Le 9 juin 1973, le ministre des Transports a rencontré les présidents des compagnies aériennes canadiennes où les représentants des sociétés Air Canada, CP Air, Nordair, Transair, Pacific Western Airlines, Quebecair, Eastern Provincial Airways, Wardair, de l'Association canadienne des transports aériens et l'ACPLA, ou Association canadienne des pilotes de lignes aériennes.

J'ouvre une parenthèse ici pour apporter quelques précisions sur une question abordée jeudi lors de la dernière réunion du comité. Je veux parler de l'affirmation selon laquelle l'Association canadienne des transports aériens ne représente pas les petits transporteurs et est sous l'emprise des grandes compagnies. Je tiens ici à réfuter catégoriquement cette assertion et à indiquer que tous les membres de l'Association sont placés sur le même pied. Ils ont tous droit de vote. Il suffit de voir la composition du conseil d'administration. Sur 15 directeurs, un seul représente les principaux transporteurs, deux défendent les intérêts des transporteurs régionaux et les autres sont tous de moyennes ou de petites compagnies. Je tenais à le consigner au procès-verbal.

## [Text]

The minister indicated it was the intention of the government to develop and implement security measures to strengthen the security system of Canadian airports, and during the course of this meeting the Air Transport Association of Canada was invited to submit by the end of January recommendations on the following three policy matters relating to the proposed security measures. Now I might say that this brief was prepared after the legislation was introduced in the House.

A. The first point is legal. What is the responsibility of the government and of the carriers in connection with these security measures?

B. Financial. How should these costs be shared between the government and the carriers and, if necessary, how should the government recover its share of the costs?

C. Procedural. Should the government handle the search of passengers, baggage and cargo, or should it be done by or through the carriers?

Subsequently, the Air Transport Association of Canada was asked also to submit recommendations in connection with the proposed amendment to the Aeronautics Act covering the proposed security measures and the proposed regulations to be adopted upon enactment of the amendment. In submitting its recommendations the Air Transport Association of Canada would reiterate and make it abundantly clear that it supports entirely the development and implementation of the proposed security measures and that it is only concerned in who is responsible for them, who pays for them, and who should handle them.

Now the responsibility for the proposed security measures to prevent unlawful interference with Canadian civil aviation and its facilities:

• 0955

It is apparent that an abnormal emergent situation has evolved, which has led to the contemplation and adoption of security levels which, in many instances, are more rigid than those imposed during wartime.

The prevention of crime and the administration of justice is clearly the responsibility of the state. (The BNA Act, Section 91, "Peace, Order and Good Government" for example, criminal law, and Section 92, "Administration of Justice". We approve of the enactment of amendments to the Criminal Code, by the Parliament of Canada, to specifically identify hijacking and sabotage against aircraft as indictable offences.

The pending legislation, Bill C-128, An Act to amend the Aeronautics Act, which would provide the Minister of Transport with power to search citizens, baggage and cargo is a clear recognition that the development and implementation of security measures with respect to the prevention of crime and the protection of the public is solely the responsibility of the state—whether it involves behaviour of a terrorist or of an aberrant nature.

## [Interpretation]

Le ministre a laissé entendre que le gouvernement avait l'intention de mettre au point et de faire appliquer des mesures de sécurité pour renforcer le système de sécurité dans les aéroports canadiens. Au cours de cette réunion, l'Association canadienne des transports aériens a été invitée à présenter vers la fin de janvier, des recommandations portant sur les trois questions suivantes relatives aux mesures de sécurité projetées.

a) La question juridique—Quelle est la responsabilité du gouvernement et des transporteurs en ce qui concerne ces mesures de sécurité?

b) Question financière—Comment les frais devraient-ils être partagés entre le gouvernement et les transporteurs et s'il y a lieu, comment le gouvernement devrait-il récupérer sa part?

c) Question de procédure—Le gouvernement devrait-il s'occuper de la fouille des passagers, des bagages et du fret ou cela devrait-il être fait par les transporteurs ou par leur intermédiaire?

Par la suite, on a également demandé à l'Association canadienne des transports aériens de soumettre des recommandations concernant le projet de modification à la loi sur l'aéronautique s'appliquant aux mesures de sécurité ainsi que le projet de règlement à adopter une fois que la modification l'aura été. Avant de présenter ses recommandations, l'Association canadienne des transports aériens tient à répéter et à préciser nettement qu'elle est complètement en faveur de l'élaboration et de l'application des mesures de sécurité projetées et que sa seule préoccupation est de connaître qui en assumera la responsabilité, le financement et l'application.

La responsabilité des mesures de sécurité projetées pour empêcher la perpétration d'actes illégaux contre l'aviation civile et ses installations.

Il est manifeste qu'une situation embryonnaire a évolué au point qu'on a été amené à envisager et à adopter des mesures de sécurité qui dans un grand nombre de cas sont plus rigoureuses que celles qui sont imposées en temps de guerre.

L'adoption de mesures préventives contre les délits et l'administration de la justice relèvent nettement de l'État. (L'article 91 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, «Des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement», par exemple, le droit pénal, et l'article 92, «L'administration de la justice»). L'adoption par le Parlement du Canada d'amendements au Code criminel pour définir spécifiquement la piraterie aérienne et les actes de sabotage contre les aéronefs et autres actes similaires, comme délits punissables.

Le projet de loi, le Bill C-128, loi modifiant la loi sur l'aéronautique, pour conférer au ministre des Transports le pouvoir de faire fouiller les citoyens, les bagages et le fret, est la confirmation nette que l'élaboration et l'application de mesures de sécurité pour empêcher la perpétration de délits impliquant des actions criminelles, qu'il s'agisse d'actes terroristes ou de comportement de caractère aberrant, et la protection du public, relèvent uniquement de l'État.



## [Texte]

Internationally, while the degree of responsibility undertaken by the state may vary—depending upon political structure and other circumstances—it has been generally recognized that the state has accepted the responsibility and the cost burden thereof. In Europe, all states have accepted the security responsibility, and the cost involved in the screening and search of passengers and the provision of law enforcement backup. This is in accordance with ICAO and International Air Transport Association positions. With the possible exception of Belgium, landing or other user charges have not been increased by states because of this situation. To date, the United States is the only significant exception and its position is being challenged by at least a dozen bills before Congress.

The prevention of crime, as well as law enforcement, is the responsibility of the state. Measures relating to the screening of passengers, baggage and cargo prior to boarding, or after boarding, the aircraft are for crime prevention; as such, they should be implemented by the state. Airline employees are specialists, in a specific field of endeavour; as such, they are not qualified to perform crime prevention functions and it would not be proper for them to become so qualified.

Concerning cost sharing and recovery: in general states are providing, free of charge, security services at airports to counter unlawful interference with civil aviation and its facilities. The airlines and their passengers, baggage, and cargo, are provided with protection against unlawful acts in the same manner as that afforded to any other business or person engaged in lawful activities within the state.

The additional and new costs resulting from the implementation of the security measures contemplated are social costs. They in no way differ from those incurred for expanded crime—prevention measures in other areas—such as narcotics, smuggling and civil disorders. Therefore, as in these other areas, the state should bear their cost, and pay them out of taxation funds.

I am going to depart from the brief for a moment. When this brief was written, it constituted our thinking at the time, which, perhaps, has been somewhat modified by our experience in actually carrying out these searches. The airlines, as you are all aware, have employed the services of private security agencies, and we have been agreeably surprised by the fine manner in which these organizations have carried out the searches. We were somewhat apprehensive originally.

During the interim period, pending amendment to the Aeronautics Act, the airlines should not be requested to implement, by themselves, any security measures unless they are assured that they will be reimbursed by the federal government for the cost. This item has been included here so that the airlines would be able to recoup their costs up to the point where the bill passes through the House.

The airlines acknowledge their responsibility for training their own personnel in the procedures to be used when an aircraft is threatened, or subjected to unlawful interference, and for producing what we call "clean" aircraft. In addition, the security program in any event will be costly to the airlines because of the impact of security

## [Interprétation]

Sur le plan international, bien qu'il soit possible que l'étendue de la responsabilité assumée par l'État varie en fonction des structures politiques et d'autres facteurs, il a été généralement reconnu que l'État a accepté la responsabilité ainsi que le fardeau financier. En Europe, tous les gouvernements ont accepté d'assumer la responsabilité de la sécurité ainsi que les frais d'inspection et de fouille des passagers tout en fournissant le soutien nécessaire à l'application de la loi, ce qui est conforme aux positions adoptées par l'OACI et l'ATAI. A l'exception de la Belgique peut-être, les frais d'atterrissage et les autres droits perçus des usagers n'ont pas augmenté à cause de cette situation. Jusqu'à présent, les États-Unis constituent la seule exception importante et au moins une douzaine de projets de loi présentés au Congrès ont défié la position de ce pays.

La prévention du crime ainsi que l'application des lois incombe à l'État. Les mesures se rapportant à l'inspection des passagers, des bagages et des cargaisons, avant ou après l'embarquement sont des mesures de prévention du crime et devraient donc être prises et appliquées par l'État. Les employés des lignes aériennes sont des spécialistes dans un domaine défini et, comme tels, ne sont pas qualifiés pour remplir les fonctions de prévention du crime; il serait injuste d'exiger qu'ils le deviennent.

Le partage des frais et remboursement. En général, les États assurent un service gratuit de sécurité aux aéroports pour empêcher la perpétration d'actes illégaux contre l'aviation civile et ses installations, donc les lignes aériennes et leurs voyageurs, bagages et frets reçoivent, contre des actions illégales, la même protection que celle qui est offerte à toute entreprise ou personne s'occupant d'activités légales à l'intérieur de l'État.

Les frais supplémentaires et nouveaux qui proviennent de l'application des mesures de sécurité prévues sont des frais sociaux qui ne sont en aucune façon différents de ceux encourus pour augmenter les mesures de prévention du crime dans d'autres domaines, par exemple: narcotiques, contrebande et désordres civils. Par conséquent, comme dans ces autres domaines, l'État devrait assumer leur coût entier et le payer à même les fonds d'impôt général.

J'ouvre une nouvelle parenthèse ici. Le mémoire reflète l'opinion de l'Association au temps où il a été écrit. Nous avons changé quelque peu d'avis depuis ce temps, à la lumière de l'expérience acquise en ce qui concerne les fouilles. Vous n'êtes pas sans savoir que les compagnies aériennes ont fait appel pour ce travail à des agences privées. Nous avons tous été agréablement surpris des résultats, de voir la façon dont elles ont su s'acquitter de cette tâche. Nous avions des craintes au départ.

Durant la période provisoire préalable à la modification de la loi sur l'aéronautique, on ne devrait pas demander aux sociétés aériennes de prendre elles-mêmes des mesures de sécurité, à moins et jusqu'à ce qu'elles soient assurées que leurs frais leurs seront remboursés par le gouvernement fédéral.

Les sociétés aériennes admettent qu'il leur incombe de former leur personnel quant aux méthodes à employer lorsqu'un aéronef est menacé ou soumis à une intervention illégale et pour produire un aéronef «net». De plus, le programme de sécurité sera, en tout cas, coûteux pour les sociétés aériennes à cause de l'influence des mesures de

## [Text]

measures on operational factors which must invariably affect optimum aircraft performance.

## • 1000

Regarding provision of security measures, the fundamental responsibility for the protection of people and property rests with the state which alone has the physical and legal means to provide such protection both before and after the crime is committed. The state, therefore, should provide security measures considered necessary to prevent acts of unlawful interference with civil aviation and its facilities through a unified law enforcement agency. It should also provide security control at all airports in order to prevent unauthorized persons from having access to the ramp either through the terminal building or from adjacent airport property.

The airlines should co-operate with the state in implementing any lawful measures required to prevent such unlawful interference but should not be involved in the actual crime prevention and law enforcement. Involvement of several airlines in crime prevention and law enforcement can only reduce the co-ordination and effectiveness of the security system.

Now, we have some observations regarding the bill. First of all, proposed Section 5.1 (1) authorizes the Governor in Council to make regulations directed to the carriers. Proposed Section 5.1 (2) authorizes the Minister to maintain such security measures as may be prescribed by regulations of the Governor in Council. It will be noted, however, that the security measures to be maintained by the Minister are in lieu of or in addition to the security measures carried out by the carriers. This, when read with Section 810 of the Regulations, indicates that the primary responsibility of law enforcement is being placed on the carriers as opposed to the government. This is quite contrary to the practice of most other countries and it is submitted is not proper.

It is possible that the government is anticipating the making of regulations regarding security measures, and indeed we know this to be so, which would be maintained by the Minister, which will remedy the situation. But if so, they are not yet available. Again, we have been given every indication by the Ministry of Transport that they will be made available to the carriers and full consultation will be carried out.

The prohibitions on persons boarding an aircraft, the obligation of a person to leave an aircraft and remove his baggage therefrom, and the prohibition on placing baggage, goods, or cargo on an aircraft as provided for in proposed Sections 5.1 (3), (4) and (5) are all related to submitting to authorized searches required by a "security officer." Proposed Section 5.1 (12) provides that "authorized search" means a search carried out in such a manner and under such circumstances as may be prescribed by the regulations made under proposed Section 5.1.

There is considerable doubt whether the bill would authorize a search other than by a "security officer." Proposed Section 5.1 (6) adds to this doubt in that it only authorizes searches of unaccompanied material by a "security officer." It is imperative that the act and regulations leave no ambiguity with respect to the authority to search, as searches by persons not legally authorized to do so would invite civil litigation of a serious nature and

## [Interpretation]

sécurité sur les facteurs d'exploitation qui doivent invariablement toucher le rendement maximum de l'aéronef.

Responsabilité en matière de sécurité. La responsabilité première pour la protection des personnes et de la propriété incombe à l'État qui, seul, a les moyens physiques et juridiques de fournir cette protection avant et après la commission d'un crime. L'État devrait donc fournir les mesures de sécurité considérées nécessaires pour prévenir des actes d'intervention illégale dans l'aviation civile et ses installations, par l'entremise d'un organisme central, d'application de la loi. Il devrait aussi fournir un contrôle sécuritaire à tous les aéroports afin d'empêcher que les personnes non autorisées aient accès à la rampe, soit par le terminus soit par toute autre propriété adjacente de l'aéroport.

Les compagnies d'aviation devraient coopérer avec l'État afin d'appliquer toutes mesures légales visant à empêcher une telle interférence illicite; sans toutefois prendre activement part à la prévention du crime et à l'application des lois. La participation de plusieurs compagnies d'aviation à la prévention du crime et à l'application de la loi ne peut qu'affaiblir la coordination et l'efficacité du système de sécurité.

Quelques observations relatives au Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. Le paragraphe 5.1 (1) autorise le gouverneur en conseil à établir des règlements à l'intention des transporteurs. Le paragraphe 5.1 (2) permet au ministre d'appliquer telles mesures de sécurité prescrites par règlement du gouverneur en conseil. Il y a lieu de noter, cependant, que les mesures de sécurité appliquées par le ministre remplacent ou s'ajoutent à celles requises des transporteurs. Cette disposition, lue conjointement avec l'article 810 des règlements indique que la responsabilité première pour l'application de la loi est celle des transporteurs au lieu d'être celle du gouvernement, ce qui est contraire aux usages de la plupart des autres pays et nous sommes d'avis qu'il ne devrait pas en être ainsi.

Le gouvernement s'attend probablement à ce que des règlements relatifs aux mesures de sécurité applicables par le ministre soient pris, ce qui remédiera à la situation. Cependant, s'il en est ainsi, ces règlements n'ont pas été présentés aux transporteurs pour qu'ils les étudient.

L'interdiction à une personne de monter à bord d'un aéronef, l'obligation qu'elle a d'en descendre et d'en retirer ses bagages et l'interdiction de placer des bagages, des articles ou des marchandises à bord d'un aéronef conformément aux alinéas 5.1 (3), (4) et (5) se rattachent toutes à l'obligation de se soumettre à une fouille autorisée par l'«agent de sécurité». L'article 5.1 (12) stipule que «fouille autorisée» désigne une fouille effectuée de la manière et dans les circonstances que peuvent prescrire les règlements établis en vertu du présent article.

Il y a vraiment lieu de se demander si le bill autorise une fouille effectuée par une autre personne qu'un «agent de sécurité». L'article 5.1 (6) renforce ce doute du fait que, en ce qui a trait aux effets non accompagnés, l'«agent de sécurité» est le seul qui soit autorisé à effectuer des fouilles. Il est essentiel que la loi et les règlements ne laissent planer le moindre doute quant à la personne autorisée à effectuer des fouilles, étant donné que toute personne non



## [Texte]

possibly even charges of assault. In so stating, it is recognized that proposed Section 5.1 (7) and (8) provide that notices be posted stating that no passenger or shipper is obliged to submit to searches of his person, cargo, etc., but this only adds to our concern.

The aforesaid assumes that carrier employees or agencies employed by the carriers will not be designated as "security officers". The airlines agree they should not be so designated.

Although proposed Section 5.1 (6) authorizes a "security officer" to use force to gain access to the contents of baggage, goods or cargo, the bill is silent on the responsibility for damages which may flow therefrom. As such material will normally be in the custody of the carrier at that time, it should be made clear that the carriers will not be liable for damage in such an event.

• 1005

It is presumed that the "security officers" designated by the Ministry under Subsection 5.1 (9) would be deemed to be persons "employed for the preservation and maintenance of the public peace" as referred to in the definition of "peace officer" in the Criminal Code. However, if there is any doubt in this respect it should be eliminated. This is relevant with respect to the right of arrest, search, etc.

Pages 8, 9, 10 and 11 of the brief deal with the draft air navigation order and draft regulations which were originally shown to the industry by the Ministry of Transport but, as I have mentioned earlier, are being currently revised and brought up to date; we have to see them through.

Our comments on the original draft regulations showed really two main concerns: one, that the air transport industry needs to know what the regulations are to know precisely what its obligations will be; and two, that the draft regulations were not then acceptable because they imposed too vague a responsibility on our industry. We understand that these regulations will take into account our concern.

Mr. Chairman, in summary at the very end of our brief, I would like to state that there are five main points. The responsibility for the development and implementation of necessary security measures is clearly that of the state. The cost of implementation of security measures for the protection of the public rests with the state. The cost of internal airline security measures and training of airline personnel to co-operate with the state authorities rests with the airlines. The search of passengers and baggage should be conducted by state personnel. Again I say we have had the experience of using nonstate personnel. Airlines are responsible for the provision of clean aircraft on the ramp.

**Mr. Blair:** Mr. Morrison, you had better tell them how clean is clean.

**The Chairman:** Fine, Mr. Morrison. I have four names on my list, Mr. Mazankowski, Mr. Howard, Mr. Guay, Mr. Ellis. Go ahead, Mr. Mazankowski.

## [Interprétation]

légalement autorisée pour effectuer des fouilles s'exposerait, ce faisant, à des poursuites graves devant les tribunaux civils et qu'on pourrait même l'accuser d'assaut. Dans cette optique, on comprend que les paragraphes (7) et (8) de l'article 5.1 stipulent que des affiches doivent être placées indiquant qu'aucun passager ou expéditeur ne doivent se prêter à des fouilles sur sa personne ou du fret, etc. mais cela ajoute encore à nos inquiétudes.

L'exposé ci-dessus laisse supposer que les employés du transporteur ou les agences employées par les transporteurs ne seront pas désignés comme «agent de sécurité». Les compagnies aériennes sont d'accord pour qu'on ne les désigne pas sous ce vocable.

Bien qu'en vertu du paragraphe 5.1 (6) «l'agent de sécurité» soit autorisé à employer la force nécessaire pour avoir accès aux baggages, biens ou fret, le bill ne parle pas de la responsabilité des dommages que cette mesure pourrait entraîner. Comme ce matériel sera alors normalement à la charge du transporteur, il faudrait préciser que celui-ci ne sera pas responsable des dommages, le cas échéant.

On présume que les «agents de sécurité» désignés par le ministre aux termes du paragraphe 5.1 (9) seraient censément des personnes «employées à la préservation et au maintien de la paix publique» d'après la définition «d'agents de la paix» donnée dans le Code criminel. Cependant, s'il subsiste des doutes à ce sujet, il faudrait les éliminer, notamment lorsqu'il s'agit du droit de procéder à une arrestation, de fouiller et ainsi de suite.

Les pages 13 à 16 du mémoire traitent de la série proposée ANO et du projet de règlement de l'air qu'a soumis le ministre des Transports à l'industrie. Comme ces règlements sont actuellement révisés, nous devons attendre pour formuler nos observations à ce sujet.

De façon générale, nous avons deux craintes concernant les premiers textes qui nous ont été soumis. D'abord, nous disons que l'industrie du transport aérien doit connaître les règlements à l'avance afin de voir quelles pourront être ces obligations. Ensuite, nous rejetons les règlements tels qu'ils ont été présentés parce qu'ils semblent trop vagues. Ils sont d'ailleurs révisés actuellement suite à cette objection que nous avons formulée.

A la fin du mémoire, monsieur le président, nous indiquons cinq points principaux. Nous disons que la responsabilité pour l'élaboration et l'application des mesures de sécurité nécessaires appartient à l'État; que les coûts pour l'application de ces mesures de sécurité destinées à protéger le public doivent être assumés par l'État; que les coûts pour la sécurité interne et la formation du personnel des transporteurs qui sera appelé à travailler avec les autorités gouvernementales doivent être défrayés, eux, par les compagnies aériennes; que les fouilles des passagers et des bagages doivent être effectuées par des fonctionnaires. Jusqu'ici, tel n'a pas été le cas. Les compagnies aériennes, elles, doivent assurer «un appareil net» à la rampe.

**M. Blair:** Monsieur Morrison, vous faites mieux de dire aux députés jusqu'à quel point l'appareil doit être net.

**Le président:** Merci, monsieur Morrison. J'ai quatre noms sur ma liste; ceux de M. Mazankowski, Howard, Guay et Ellis. Monsieur Mazankowski, s'il vous plaît.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman. I am pleased that Mr. Morrison elaborated on the magnitude of the association he represents. How many airlines do you represent and could you name some of the smaller ones? You had indicated that you represent the airline industry fairly well across the board and this was one of the points that came up as you had indicated in our discussions last week. This Committee was primarily concerned about the impact that this bill would have on the smaller carriers. I think it has been indicated that the cost of implementation of such security measures would surely affect them to a far greater degree than it would the major airline carriers. For that reason we are happy to know you represent both the large and the small carriers. However, I am wondering if you could just further elaborate on just how small is small.

**Mr. Morrison:** Yes. Mr. Chairman, we have approximately 250 member companies in the organization; some of them are ancillary to the air carriers. By that I mean there are some which are providers of services: legal advisers, insurance people and so on. We have roughly in the neighbourhood of about 190 licensed air carriers in the organization. They run the gamut from Air Canada and the regionals right down through the so-called third-level carriers. Austin Airways Air Gaspé and Time Airways would be good examples: right down to one-man operations operating one or two little airplanes.

• 1010

I think perhaps the best way to describe it, because it is so broad, is that we represent about 97 per cent of the dollar volume of commercial aviation in Canada.

You raised the question of the burden of financial responsibility on the smaller carriers. Indeed it would be harder on them if it applied to them. I do not think it really contemplates applying to the very small carriers. We have to consider that by volume the larger carrier obviously is going to be able to process passengers cheaper than the smaller carrier, but we must bear in mind that this is designed to cover the carrier operating Class 1 scheduled services, aircraft in excess of 12,500 pounds gross weight, and the transporter and international charter services, again utilizing large aircraft. Let us use Time Airways as an example who operate, among other things, twin Otters. That airplane is right on the line and so it is not included in the 12,500 pounds. We would be talking about people like perhaps Austin Airways, operating DC3's, and that kind of equipment, Air Gaspé, some of the airlines up the West Coast operating Cansos and that kind of aircraft, and maybe Harrison Airways in Vancouver would be affected.

**Mr. Mazankowski:** That clarifies it.

The bill, Mr. Morrison, establishes responsibility for the implementation of security in two ways. It places the responsibility on the Minister, which in effect is the public, and it also establishes responsibility for the airlines.

You indicate in your brief that in your opinion the fundamental responsibility of the protection of people and property rests with the state. However you do acknowledge the fact that there are certain responsibilities which the airlines would have to undertake. Bearing that in mind, how would you visualize security checks and security maintenance being implemented under the provisions of this bill as compared to that which is now going on?

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** Je vous remercie, monsieur le président. Je suis heureux que M. Morrison nous ait parlé quelque peu de son association. Elle comprend combien de compagnies aériennes au juste? Peut-il en nommer quelques-unes parmi les moins importantes? M. Morrison a indiqué que son association représentait assez bien l'industrie aérienne; il en avait d'ailleurs été question lors de la réunion de la semaine dernière. Le Comité s'inquiète des effets que pourrait avoir le projet de loi sur les petits transporteurs. On a indiqué que les coûts pour l'application de ces mesures de sécurité prévues seront beaucoup plus difficiles à supporter pour les petites compagnies que par les grands transporteurs. Il est bon de voir que l'association représente les uns comme les autres. M. Morrison pourrait peut-être nous donner plus de détails au sujet des petites compagnies que compte l'association.

**M. Morrison:** Certainement. L'association compte environ 250 compagnies; certaines gravitent autour des transporteurs, elles leur fournissent certains services comme les avis juridiques, les assurances, etc. Il y a à peu près 190 transporteurs reconnus. Ce sont Air Canada, des compagnies régionales, des compagnies de troisième échelon. Citons Austin Airways, Air Gaspé, Time Airways pour n'en nommer que quelques-unes. Il y a également les petits exploitants qui ont un ou deux appareils.

La meilleure façon de la décrire, puisqu'elle est très importante, c'est de dire qu'elle représente en dollars environ 97 p. 100 de l'aviation commerciale au Canada.

Vous avez soulevé le point concernant les charges financières des petits transporteurs. Ce serait plus difficile pour eux si cela les touchait. Je ne crois pas qu'on envisage de l'appliquer aux petits transporteurs. Étant plus volumineux, le transporteur plus gros pourra prendre des passagers à un prix moindre que le petit transporteur. Mais nous ne devons pas oublier que cela touche les services réguliers des transporteurs de la classe I, les appareils dont le poids excède 12,500 livres, les transporteurs et les services internationaux des transporteurs à la demande, qui se servent toujours de gros appareils. Prenons, comme exemple, Time Airways, qui a en circulation entre autres, des bimoteurs Otter. Cet appareil est conforme aux normes, et ne fait donc pas partie de la catégorie des 12,500 livres. On pourrait cependant parler de Austin Airways, qui possède des DC3, et ce genre d'appareils, de Air Gaspé, quelques-unes des compagnies aériennes le long de la Côte ouest, qui ont en circulation des appareils Cansos, ou ce type d'avions, et peut-être de Harrison Airways à Vancouver.

**M. Mazankowski:** C'est plus clair.

Selon le bill, M. Morrison, la responsabilité de l'application des normes de sécurité incombe à deux groupes. Premièrement, au Ministre, qui, en réalité, représente le public; deuxièmement, aux compagnies aériennes.

Dans votre déclaration, vous avez dit que, selon vous, la responsabilité de la protection du public et de la propriété revient à l'État. Cependant, vous admettez que certaines responsabilités doivent être assumées par les compagnies aériennes. Vous souvenant de cela, comment envisagez-vous l'établissement de contrôles de sécurité et d'un certain maintien de ces normes de sécurité en vertu des dispositions de cette loi, lorsqu'on considère ce qui se passe actuellement?



[Texte]

**Mr. Morrison:** I do not think we have attempted to come up with a rewrite of the amendments.

**Mr. Mazankowski:** Well, at this point in time you have security checks being carried out by private firms which I presume are hired by the airlines. As I read your brief, you indicate it would be strictly federal government officials who would be undertaking the security check rather than employees of the airlines or employees of some private agency. Is that correct?

**Mr. Morrison:** Yes, I think our brief suggested this, and this is possibly why I departed a little bit from it and said that in light of the experience we have had since last January of these private security people it seems to me they do an excellent job and I think what we are really saying is that we could continue using these people, or a federal force if necessary, but this is perhaps a little more flexible way of dealing with it.

**Mr. Mazankowski:** You are suggesting that the government would be responsible for the payment rather than the airlines and that is the fundamental difference between the future and that which is now taking place?

**Mr. Morrison:** That is correct.

**Mr. Gordon Blair:** If I might interject, Mr. Morrison, the federal government would be responsible both for control and payment, and if we used these private security forces, as an example, they would be employed by the Government of Canada rather than by the airlines.

**Mr. Mazankowski:** Could you elaborate once again on what you envision as your responsibility then? You indicate you would co-operate with the government security officers. Is that basically the extent of the airlines' participation?

• 1015

**Mr. Morrison:** Of course, it is the security of airline property and the security for the provision of a clean aircraft. All airlines have their own security sections and they are responsible for maintaining their internal responsibility and providing the public with an airplane that has indeed been declared a clean aircraft.

**Mr. Mazankowski:** I see. Could you comment briefly on highjackings as they exist in Canada? I believe we have had two, or possibly three. Do you have any indication of the number of potential or aborted highjackings that have taken place in the last two or three years, and do you have any indication that the security measures which are now being implemented by the airlines have in fact served as a deterrent in the furtherance of highjacking, sabotaging, and the like, or are we merely incorporating a measure because it is popular to do so and particularly because of the fact the United States have implemented measures which I understand are now under review and may be modified to some degree.

**Mr. Morrison:** I will try to answer your questions in order, Mr. Chairman. I think there have been approximately six highjackings, or attempted highjackings, in Canada. Yes, these measures have definitely had a deterrent effect. Since January there has not been one attempt in the United States of America. I think perhaps the big danger would have been, had we not instituted some sort of procedure, that we might have driven the terrorists and the highjackers to this country and provided them with an excellent spot from which to jump off. Further, I think

[Interprétation]

**M. Morrison:** Je ne crois pas que nous ayons essayé de remanier les amendements.

**M. Mazankowski:** Actuellement, il y a des contrôles de sécurité qui sont effectués par des sociétés privées, engagées, je le suppose, par les compagnies aériennes. Selon votre déclaration, seuls les fonctionnaires du gouvernement fédéral seraient autorisés à effectuer ces contrôles de sécurité, plutôt que les employés des compagnies aériennes ou les employés de quelque agence privée. Est-ce exact?

**M. Morrison:** Oui, c'est exact, et c'est pourquoi je n'ai pas respecté tout à fait cette déclaration lorsque j'ai dit que, concernant l'expérience que nous avons vécue depuis janvier dernier de ces agences privées de sécurité, elles avaient effectué de l'excellent travail, et nous devrions continuer avec ces gens, ou un organisme fédéral si nécessaire, mais est-ce là une manière plus facile d'aborder le sujet?

**M. Mazankowski:** Vous dites que c'est le gouvernement qui serait responsable du paiement, et non les compagnies aériennes, et que c'est là la différence fondamentale entre l'avenir et ce qui se passe actuellement?

**M. Morrison:** C'est exact.

**M. Gordon Blair:** Si je puis me permettre une correction, M. Morrison, le gouvernement fédéral serait responsable du contrôle et du paiement, et si nous avions ces agences de sécurité, par exemple, elles seraient engagées par le gouvernement fédéral, et non par les compagnies aériennes.

**M. Mazankowski:** Pourriez-vous nous en dire plus au sujet de votre responsabilité. Vous avez dit que travailleriez en collaboration avec les agents de sécurité du gouvernement. Est-ce là la participation des compagnies aériennes?

**M. Morrison:** Il s'agit bien sûr de la sécurité des biens de la compagnie aérienne, et de l'assurance que l'on fournit un appareil qui a été fouillé. Toutes les compagnies aériennes ont une section de sécurité qui doit veiller à ce que l'on ne fournisse au public qu'un appareil qui a subi une inspection complète.

**M. Mazankowski:** Je vois. Pourriez-vous parler brièvement de la piraterie aérienne au Canada? Je crois qu'il y en a eu deux ou trois cas. Avez-vous une idée quelconque du nombre de détournements que l'on a empêchés dans les deux ou trois dernières années, et savez-vous si les mesures de sécurité appliquées actuellement par les compagnies aériennes ont en fait été utiles à la lutte contre la piraterie aérienne, le sabotage, et les choses du genre, ou si nous appliquons de telles mesures simplement parce qu'il est à la mode de le faire, et surtout parce que les États-Unis ont appliqué de telles mesures, qui, je crois, sont actuellement révisées et pourront probablement être modifiées quelque peu.

**M. Morrison:** J'essaierai de répondre en ordre à toutes vos questions, monsieur le président. Je crois qu'il y a eu approximativement six détournements, ou tentatives de détournements d'avion au Canada. Et les mesures de sécurité ont certainement joué un rôle positif. Il n'y a eu aucune tentative de détournements aux États-Unis depuis janvier. Je crois que le grand danger aura été, si nous n'avions pris cette initiative, de voir tous les terroristes et pirates de l'air au Canada, car nous leur aurions fourni une excellente planche de salut. De plus, je crois que nous

## [Text]

that we must continue to do this. Our Association fully supports the concept of the bill and the provision of security services. I do not think we should relax; I do not think the time has come for that. We have not seen any indication of this, and certainly the public has been more than co-operative.

**Mr. Mazankowski:** You indicate that the state should be responsible. Do you feel that the state should provide some mechanism for the recovery of the additional charges that are incurred? Should the charges be levied against the users of airlines, or do you think that the cost should become the responsibility of the federal treasury at large, period?

**Mr. Morrison:** Yes, we definitely feel that it should be the responsibility of the federal government. How they recoup it is something else, but I believe . . .

**Mr. Mazankowski:** Are you suggesting that they should recoup it?

**Mr. Morrison:** I beg your pardon?

**Mr. Mazankowski:** Are you suggesting that they should recoup it?

**Mr. Morrison:** No, not from the public or the carriers. How they should repay the air carriers in the event that the carriers continue under the present system or, alternatively, the federal government could quite conceivably employ the security personnel.

**Mr. Mazankowski:** Have the airlines come up with a figure as to what it costs, or are we using the figures . . .

**Mr. Morrison:** Yes. We have indeed gone into this, and without boring the Committee with a lot of detail, they vary all over the lot, and it is again largely due to volume. For instance, Air Canada can process a lot of people in a very brief period of time with relatively few personnel, but we know of one station where it costs \$1.18 per passenger and it goes as low as 7 cents a passenger, so this is one of our problems. We feel that the federal government would have a better handle on this whole thing if they were able to provide the services across the country rather than having the individual airlines provide them.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Minister.

**The Chairman:** Mr. Howard.

• 1020

**Mr. Howard:** Mr. Chairman, perhaps I have been talking to some of those air carriers who do not comprise 97 per cent of the dollar volume of traffic. There are airline companies that feel that the Air Transport Association of Canada does not effectively represent their point of view, and I am talking about the smaller operators. It is a sense that they have about it. You may feel that you do; they feel it is not the case. This is what I was trying to get at the last Committee meeting. We are really operating, Mr. Chairman, a bit in the dark because a fair proportion of the brief which Mr. Morrison presented is based upon his having seen the air navigation orders, or whatever they are, the drafted regulations that apply under this bill, and we have not. This is partly the notion I wanted to get across, Mr. Chairman, so we would all be thinking or talking about the same atmospheric conditions, anyhow and not operating in the dark.

## [Interpretation]

devons continuer à faire cela. Notre Association est entièrement d'accord avec le contenu du bill, et avec l'établissement de services de sécurité. Je ne crois pas que nous devons nous reposer sur nos lauriers; le temps n'est pas encore venu. Nous n'avons aucune indication de cela, et le public a certainement été plus que coopératif.

**M. Mazankowski:** Vous avez dit que l'État devrait être responsable. Croyez-vous que l'État devrait établir un mécanisme quelconque destiné à récupérer les coûts additionnels qui sont impliqués? Devons-nous faire supporter ces frais par les usagers des compagnies aériennes, ou croyez-vous que cela devrait être la responsabilité du Trésor fédéral en général?

**M. Morrison:** Oui, nous pensons que cela devrait certainement être la responsabilité du gouvernement fédéral. Quant à savoir comment il pourrait se dédommager, c'est une autre histoire, mais je crois . . .

**M. Mazankowski:** Croyez-vous qu'il devrait se dédommager?

**M. Morrison:** Excusez-moi?

**M. Mazankowski:** Croyez-vous qu'il devrait se dédommager?

**M. Morrison:** Non, pas aux frais du public ou des transporteurs. Comment il devrait rembourser les transporteurs aériens, au cas où les transporteurs continueraient selon le système actuel, ou, le gouvernement fédéral pourrait, vraisemblablement, employer un personnel de sécurité.

**M. Mazankowski:** Les compagnies aériennes ont-elles établi le montant qu'il en coûte, ou employons-nous des chiffres . . .

**M. Morrison:** Oui. Nous nous sommes penchés sur ce problème, et sans vouloir importuner le Comité avec un tas de détails, il varie énormément. Et encore une fois, c'est en grande partie fonction du volume. Par exemple, Air Canada peut recevoir un grand nombre de personnes, en laps de temps assez bref, et avec un personnel relativement restreint, mais il y a un aéroport où le coût est de \$1.18 par passager, et ailleurs, il en coûte parfois seulement 7c. par passager, c'est donc un de nos problèmes. Nous croyons que le gouvernement fédéral aurait un meilleur contrôle de la situation, s'il pouvait remplacer les compagnies aériennes et fournir ces services par tout le pays.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le ministre.

**Le président:** Monsieur Howard.

**M. Howard:** Monsieur le président, j'ai peut-être parlé à certains de ces transporteurs aériennes qui ne comptent pas 97 p. 100 du volume du trafic aérien en dollars. Il y a des compagnies aériennes qui croient que la Air Transport Association of Canada ne représente pas efficacement leur point de vue, et je parle des petites compagnies. C'est une impression qu'ils ont. Vous pouvez avoir la même impression; ils croient que ce n'est pas le cas. C'est ce à quoi j'essayerais d'en venir lors de la dernière séance du Comité. Monsieur le président, nous travaillons un peu dans l'obscurité, car une grande partie de l'exposé de M. Morrison est fondée sur le fait qu'il a vu les règlements de la navigation aérienne, ou quel que soit leur nom, les règlements qui s'appliquent selon le bill, et nous ne l'avons pas fait. C'est en gros la motion que je voulais faire adopter, monsieur le président, de sorte que nous serions capables de penser et de parler des mêmes conditions atmosphériques, et que nous cesserions de travailler dans l'obscurité.



## [Texte]

I would like to ask a couple of questions. I noticed one of the things you said with respect to the regulations, and this appears on page 9, part (c), referring to subsection 810 (4). You say that the regulation:

... prohibits an operator from permitting a person to board an aeroplane unless the operator is "satisfied" that the person is not carrying any weapon, explosive or hazardous material ...

I raised this matter last week. A lot of the smaller operators in the rural and northern areas of Canada carry people who carry weapons—hunters and prospectors and Heaven knows what else—people who are going out into the bush. Would Section 810 (4), as you see it, prohibit that from taking place?

**Mr. Morrison:** No, sir, it would not, for two reasons. First, the rule would not apply to the type of carrier you are referring to and, second, there are particular regulations with respect to the carriage of firearms on aircraft and they are being looked at right now to ...

**Mr. Howard:** Why would it not apply?

**Mr. Morrison:** Because they are not operating aircraft of over 12,500 pounds gross weight on Class I scheduled services internationally or transborder.

**Mr. Howard:** One would again have to see what the regulations say.

**Mr. Morrison:** This is specifically contained in the regulations.

**Mr. Howard:** Yes.

**Mr. Morrison:** Twelve thousand five hundred pounds ...

**Mr. Howard:** I read that in the preceding part and I wondered what ...

**Mr. Morrison:** On Class I scheduled services.

**Mr. Howard:** Yes, it is different in Class I.

**Mr. Morrison:** Class I scheduled services, yes.

**Mr. Howard:** It makes even less sense that way than it does the other way.

**Mr. Morrison:** It does not apply.

**Mr. Howard:** How much does a DC-3 weigh? It is more than 12,500 pounds?

**Mr. Morrison:** Eighteen or nineteen thousand pounds gross.

**Mr. Howard:** We operate DC-3s in northern British Columbia as well.

**Mr. Morrison:** But they are not operating, sir, on Class I scheduled services.

**Mr. Howard:** I appreciate that. In any event, we are talking about something I have not seen ...

**Mr. Morrison:** Yes.

**Mr. Howard:** ... which is the regulation, which I think makes even less sense than it does the other way. I maintain that is so, because if the regulations are only to apply to aircraft running on a Class I schedule over 12,500 pounds it excludes a fair number of aircraft that could be hijacked to go to another country. I do not know who would want to do it, but people may possibly want to hijack an aircraft in northern British Columbia to fly into Alaska, which is in another country, or a float plane to fly out to sea. I do not know.

## [Interprétation]

J'aimerais poser quelques questions. J'ai remarqué une des choses que vous avez dite concernant les règlements, et on retrouve à la page 9, partie (c) concernant le paragraphe 810 (4). Vous dites que le règlement:

... interdit à une exploitant de laisser monter à bord d'un avion une personne, à moins que l'exploitant ne soit certain que la personne en question ne transporte aucune arme, matière explosive ou dangereuse. t. .

J'ai amené ce point la semaine dernière. Beaucoup de petits exploitants des régions rurales et nordique du Canada transportent des personnes qui transportent des armes, des chasseurs, des prospecteurs et qui sait encore, des gens qui vont dans la forêt. L'article 4 du paragraphe 810 interdirait-il cela?

**M. Morrison:** Non, monsieur, pour deux raisons: Premièrement, le règlement ne s'appliquerait pas au genre de transporteurs dont vous parlez, et deuxièmement, il y a des règlements particuliers concernant le transport des armes à feu sur les avions, et on est actuellement en train de les reviser ...

**M. Howard:** Pourquoi cela ne s'appliquerait-il pas?

**M. Morrison:** Parce qu'il s'agit d'avions ayant un poids brut inférieur à 12,500 livres, qui ne font pas partie de la classe I des services aériens internationaux et de transbordeurs.

**M. Howard:** Il faudrait encore voir ce que les règlements disent.

**M. Morrison:** C'est très explicite.

**M. Howard:** Oui.

**M. Morrison:** 12,500 livres ...

**Mr. Howard:** Je l'ai lu dans la partie précédente, et je me demandais si ...

**M. Morrison:** Dans la classe I des services aériens.

**M. Howard:** Oui, c'est différent dans la classe I.

**M. Morrison:** La classe I des services aériens, oui.

**M. Howard:** Cela a encore moins de bon sens comme ça que de l'autre façon.

**M. Morrison:** Cela ne s'applique pas.

**M. Howard:** Combien pèse un DC-3? Plus de 12,500 livres?

**M. Morrison:** Un poids brut de 18,000 ou 19,000 livres.

**M. Howard:** Nous utilisons un DC-3 dans le nord de la Colombie-Britannique.

**M. Morrison:** Mais ils ne font pas partie des services aériens de la classe I.

**M. Howard:** Je suis d'accord. De toute façon, nous parlons de quelque chose que je n'ai pas vu ...

**M. Morrison:** Oui.

**M. Howard:** ... c'est-à-dire le règlement, qui, je le crois, a moins de bon sens que de l'autre façon. Je maintiens ma position, car si les règlements ne s'appliquent qu'aux appareils qui font partie de la classe I des services aériens, et qui pèsent plus de 12,500 livres, on exclut bon nombre d'appareils qui pourraient être détournés vers un autre pays. Je ne sais pas qui souhaiterait le faire, mais des personnes pourraient détourner un appareil dans le nord de la Colombie-Britannique, pour aller en Alaska, et il s'agit là d'un autre pays, ou un hydroplane pour s'enfuir quelque part en mer. Je ne sais pas.

[Text]

**Mr. Morrison:** I think, sir, that we must have a cutoff point somewhere along the line. It would create real pandemonium in this country if we tried to make it apply to every single commercial carrier.

• 1025

**Mr. Howard:** Right. However, we will not try to get to see the regulations anyway, Mr. Chairman.

In response to Mr. Mazankowski, you had a sheet there upon which you had indicated it costs as low as seven cents per passenger carried to operate security activities and so on. This, I presume, is by airline companies, and is set out that way.

**Mr. Morrison:** Yes, we asked them to give us some sort of reading as to what it was actually costing them.

**Mr. Howard:** I wonder if it would be possible if that could be tabled with the Committee or made available to us. You said you did not want to bore us by reading it, but perhaps we might be able to look at it at our convenience and see what it is about.

**Mr. Morrison:** It is just scribbling.

**Mr. Howard:** At some other time, or you can read it in, whatever you like.

**The Chairman:** Mr. Morrison, perhaps you could have a schedule of cost typed out.

**Mr. Morrison:** Yes. These are very rough, and they were just handed to us.

**Mr. Howard:** I think the Committee should try to find this out from someone. Perhaps your Association could do it, or perhaps the respective member carriers of the Association have already done it. What would be the cost in dollar terms, not in passenger terms, of providing the security forces and security officers necessary to administer the act? What would be the cost in Canada of doing that and how many people might be employed?

**Mr. Morrison:** I think maybe we can give you some estimates, but again they have to be predicated on a flight coupon really, because you have to understand your traffic flow before you can indicate how much it is going to cost. It takes one security officer to clear so many people per hour. We cannot give you a figure that would clearly say that it cost an airline company so much.

**Mr. Howard:** We need some kind of ballpark figure so that the Committee, if it agrees with your contention that this should be the financial responsibility of the state and not the carrier, could have some idea of what we are talking of in terms of dollars and numbers of people involved. I think the government has too many times entered into the situation and said it will go ahead and do that, and it finds out that the cost is fabulous beyond expectations in the initial sense of it.

**Mr. Morrison:** I think there are some estimates available. I will be very happy to provide this Committee with an estimate on behalf of the industry.

**Mr. Howard:** I think that would be helpful. That is fine, Mr. Chairman.

[Interpretation]

**M. Morrison:** Monsieur, je crois qu'il faut établir une ligne de démarcation. Ce serait une vraie tour de Babel, s'il fallait appliquer ce règlement à chaque transporteur commercial du pays.

**M. Howard:** D'accord. De toute façon, monsieur le président, nous n'essayerons pas de voir les règlements.

En réponse à M. Mazankowski, vous avez indiqué qu'il en coûtait aussi peu que 7¢ par passager transporté pour exécuter les opérations de sécurité et ainsi de suite. Ce document provient, je suppose, des compagnies aériennes, et c'est établi ainsi.

**M. Morrison:** Oui, nous leur avons demandé de nous donner une approximation des coûts.

**M. Howard:** Je me demande s'il serait possible de fournir le document dont vous avez parlé au Comité, ou de nous en faire lecture. Vous aviez dit que vous ne vouliez pas nous en faire lecture. Vous aviez dit que vous ne vouliez pas nous importuner en le lisant, mais nous pourrions peut-être le regarder à notre aise, et voir de quoi il s'agit.

**M. Morrison:** Ce n'est que de griffonnage.

**M. Howard:** Vous pouvez le lire n'importe quand, comme vous le désirez.

**Le président:** Monsieur Morrison, vous pourriez peut-être faire dactylographier un tableau des coûts.

**M. Morrison:** Oui. Ceux-ci sont très approximatifs, et on venait tout juste de nous les remettre.

**M. Howard:** Je crois que le Comité devrait essayer de découvrir où on peut les trouver. Votre Association peut peut-être nous les fournir, ou peut-être que les transporteurs qui font partie de l'Association l'ont déjà fait. Combien en coûterait-il, en termes de dollars, pas en terme de passagers, pour fournir les forces de sécurité et les agents de sécurité nécessaires à la mise en application de la loi? Quel serait le coût de cela au Canada, et combien de gens emploierait-on?

**M. Morrison:** Je crois que nous pouvons vous donner quelques chiffres approximatifs, mais encore une fois, c'est toujours en relation avec le volume de transport, car il faut connaître le flot du trafic avant de pouvoir indiquer le coût. Il faut un agent de sécurité pour tant de personnes à l'heure. Nous ne pouvons vous donner de chiffre qui indique clairement ce qu'il en coûte à une compagnie de transport aérien.

**M. Howard:** Il faut que le Comité ait un chiffre global, si nous acceptons votre proposition voulant que la responsabilité financière revienne à l'État et non au transporteur, il faut savoir à quoi nous nous engageons en termes de dollars et de nombre de personnes impliquées. Trop souvent, le gouvernement s'est lancé dans une affaire, et en a assumé la responsabilité pour ensuite découvrir que cela entraînait des frais fabuleux, dépassant de très loin les calculs qui avaient été faits.

**M. Morrison:** Je crois que l'on peut se procurer certaines évaluations. Je serais très heureux de fournir au Comité une telle évaluation, au nom de l'industrie.

**M. Howard:** Je crois que cela serait très utile. Et c'est très bien, monsieur le président.



[Texte]

**The Chairman:** Mr. Howard, do you want to put your motion now?

**Mr. Howard:** Whatever you think. I really think it is worthwhile. It is necessary to have them. I would rather we did not come to the end of the time allotted to this Committee for this morning and then adjourn and find the matter is not dealt with.

**The Chairman:** You still have a minute or so left. Do you want to put your motion?

**Mr. Howard:** If it is not going to cause a great deal of controversy, I would like to have it put, yes.

**The Chairman:** The motion reads:

That the Committee ask the Minister of Transport to provide this Committee with copies of any proposed draft regulations relating to Bill No. C-128.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I can speak on the motion. I do not want to have my time taken up on this.

**The Chairman:** No.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I want to repeat what the Minister said the other day. Possibly you will remember. He said that once the bill is passed, the regulations would be drafted in consultation with Mr. Morrison's group and others. I think Mr. Morrison will agree that this is the case.

There has been some discussion with this group. The witness is indicating "yes" with his head and I hope he will say it out loud so that you can all hear it.

It is the intention of the Minister, once the bill is passed, to finalize these discussions and bring up the type of regulations to which you refer. This is what I wanted to say at this time. I think, Mr. Morrison, this is what has been agreed upon by your group along with others and the Minister.

**Mr. Morrison:** Mr. Chairman, we have received the finest co-operation from the Ministry of Transport. They have consulted right along the line ever since January, and even prior to that. We served on the national security committee. There has been excellent consultation.

• 1030

**Mr. Howard:** Mr. Chairman, in brief response, for the department to discuss with industry draft regulations and the legislation itself in a preliminary way is a good way to do business. However, it seems wrong to me for the department or the Minister to come to the Committee and say, here is the bill, to have questions asked about how it is going to apply in certain circumstances and to be told you never put forward proposed regulations, you only put them forward afterwards, and then to have this association appear here and have half of their brief filled with reference to regulations that we do not see—and have not seen—and upon which we have to make a decision.

The other fact I would like to draw to Mr. Guay's and the Committee's attention is that Mr. Turner, the Minister of Finance, on June 8 tabled in the House copies of a release entitled *Proposed Income Tax Regulations, Manufacturing and Processing Profits* dated December 8, 1972, when the law upon which they are based is not in effect yet. Therefore, I am arguing that the precedent has been set and the necessity is there for us to know what we are doing, Mr. Chairman.

[Interprétation]

**Le président:** Monsieur Howard, voulez-vous présenter votre motion maintenant?

**M. Howard:** Comme vous voulez. Je crois que c'est réellement utile. Il nous faut les avoir. J'aimerais mieux que nous n'épuisions pas tout le temps alloué à ce Comité ce matin, pour ensuite ajourner et laisser en plan ce sujet.

**Le président:** Il vous reste encore à peu près une minute. Voulez-vous présenter votre motion?

**M. Howard:** Si cela n'amène pas trop de controverse, j'aimerais bien la présenter.

**Le président:** La motion se lit comme suit:

Que le Comité demande au ministre des Transports de fournir au Comité des exemplaires de tout règlement proposé concernant le Bill C-128.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Puis-je commenter la motion? Je ne voudrais pas me servir de mon temps.

**Le président:** Non.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je veux répéter ce que le ministre a dit l'autre jour. Vous vous en souviendrez peut-être. Il a dit que lorsque le bill sera adopté, les règlements seront rédigés en consultation avec le groupe de M. Morrison et avec d'autres. Je crois que M. Morrison confirmera cela.

On a discuté avec ce groupe. Le témoin nous fait un signe de tête affirmatif, et j'espère qu'il le dira tout haut, de sorte que vous puissiez tous l'entendre.

Lorsque le bill sera adopté, le ministre a l'intention de continuer ces discussions et d'amener le type de règlement dont vous parlez. C'est ce que je voulais dire. Monsieur Morrison, je crois que votre groupe, ainsi que d'autres, se sont mis d'accord avec le ministre sur ce point.

**Mr. Morrison:** Monsieur le président, le ministère des Transports a coopéré avec nous de façon magnifique. Depuis janvier, ils ont fait des consultations. Et même avant cela, nous avons fait partie du Comité national sur la sécurité. La consultation a été excellente.

**M. Howard:** Monsieur le président, brièvement, le ministère a bien fait de discuter des règlements concernant les dispositions dans l'industrie, ainsi que la législation en elle-même de façon préliminaire. Toutefois, il ne me semble pas juste que le ministère ou le ministre assiste à ces comités et nous présentent le bill, pour qu'on s'informe de sa mise en application dans certaines circonstances, et de se faire dire que nous n'avons jamais proposé le règlement, que nous les proposons ensuite et qu'on soit obligé de se réunir ici pour écouter des exposés ou ils se réfèrent à des règlements que nous ne voyons pas—que nous n'avons pas vus—et à propos desquels nous devons prendre une décision.

Le second fait que je voudrais poser à M. Guay ainsi qu'au Comité, est que M. Turner, le ministre des Finances, a déposé à la Chambre, le 8 juin, des copies d'un document intitulé *Proposed Income Tax Regulations, Manufacturing and Processing Profits*, daté du 8 décembre 1972, lorsque la Loi sur laquelle il s'appuie n'est pas encore en application. C'est pourquoi, je dis que ceci a créé un précédent et que nous devons trouver une solution, monsieur le président.

[Text]

**The Chairman:** For clarification, you have put the motion?

**Mr. Howard:** Yes.

**The Chairman:** And we are now discussing a motion?

**Mr. Howard:** As I say, I did not want to . . .

**The Chairman:** Are you putting it now? That is what I want to know.

**Mr. Howard:** Yes.

**The Chairman:** All right.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, on one point, if I may, because I would like to answer Mr. Howard, what we are attempting to do—and I am not a lawyer—is to get the appropriate legislation to enable the Minister to do exactly what we are trying to say here—to set up the appropriate regulations. I am sure the witness will agree with my statement—and I have never spoken to him before—that you have to have the authority first before you even can begin setting up the appropriate regulation. You can come up with certain propositions of intent but we cannot, say to Mr. Howard or to anybody else here that this is what we intend to do prior to having the bill passed. To my way of thinking, this cannot be done.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, may I speak to that?

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, may I speak on that as well?

**The Chairman:** Mr. Ellis and then Mr. Poulin.

**Mr. Ellis:** Does Mr. Guay want us to believe then there is absolutely nothing in writing by way of regulations proposed for this legislation?

**Mr. Guay (St. Boniface):** I did not say that; you are saying that.

**Mr. Ellis:** Why can we not have a look at what there is without all this fuss? It is a very simple thing.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I can repeat what I said, if you would like to hear it again. Quite a discussion has been taking place.

**Mr. Ellis:** If there are draft regulations, we want to look at them. If there are not, I think it is absolutely asinine that there would not be some draft regulations for a bill of this magnitude.

**The Chairman:** Order, gentleman. The motion calls for copies of any proposed or draft regulations. It does not say for the exact regulations just a proposal that may be floating in the wind.

**Mr. Poulin** and then **Mr. Mazankowski**.

**Mr. Poulin:** Thank you, Mr. Chairman. Section 5.1 of the bill provides for the promulgation of regulations which, in the usual and ordinary course, is never done, in my understanding, of it, until after the substantive act is passed. As Mr. Guay said, there is no authority for that. If we ask the Minister to send here a set of regulations, which may be in the formative stage, in the discussion stage, there is absolutely no assurance of any kind that they will be the regulations that are finally passed by the Governor in Council. Therefore I really can see no purpose in going through this motion and examining these regulations which may never become, as a matter of fact, the law of the land. What we are asked to deal with here, as we are in any committee examining a bill is the substance of the law. The substance of the law is what we should be examining, not that which follows.

[Interpretation]

**Le président:** Pour plus de clarté, vous en faites une motion?

**M. Howard:** Oui.

**Le président:** Et nous discutons actuellement une motion?

**M. Howard:** Comme je le disais, je n'ai pas voulu . . .

**Le président:** La présentez-vous maintenant? C'est ce que je voulais savoir.

**M. Howard:** Oui.

**Le président:** Très bien.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, si j'ai la permission, j'aimerais répondre à M. Howard, ce que nous devrions faire—et je ne suis pas avocat—est d'obtenir la législation adéquate pour permettre au ministre de faire exactement ce que nous essayons de dire ici, de mettre sur pied des règlements adéquats. Je suis certain, que le témoin aujourd'hui, sera d'accord avec mon exposé, je ne lui ai jamais parlé auparavant—nous devons d'abord avoir l'autorisation avant de commencer à mettre sur pied des règlements adéquats. Vous pouvez avancer certaines propositions mais nous ne pouvons pas dire à M. Howard, ni à d'autres personnes ici présentes que c'est ce que nous avons l'intention de faire, avant que le bill ne soit passé. Je crois, que cela est impossible.

**M. Ellis:** Monsieur le président, puis-je répondre à ceci?

**M. Poulin:** Monsieur le président, puis-je également avoir la parole?

**Le président:** M. Ellis d'abord, ensuite M. Poulin.

**M. Ellis:** M. Guay veut-il que nous croyons qu'on a proposé aucun règlement écrit pour cette législation?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je n'ai pas dit cela, vous le dites.

**M. Ellis:** Nous ne devrions pas faire tant d'histoires, c'est une chose très simple.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je peux répéter ce que je viens de dire si vous voulez l'entendre de nouveau. Nous avons eu toute une discussion.

**M. Ellis:** Si on a rédigé des règlements, nous voulons les voir. S'il n'y en a pas, c'est stupide que l'on ne l'ait pas fait pour un bill de cette importance.

**Le président:** A l'ordre, messieurs. La motion présentée demandait des exemplaires des règlements proposés. On n'a pas parlé de règlements précis, seulement de propositions.

Monsieur Poulin et monsieur Mazankowski.

**M. Poulin:** Merci, monsieur le président. L'article 5.1 du bill concerne la promulgation des règlements, ce qui, dans les procédures habituelles, n'est jamais fait, du moins à mon sens, pas avant que la loi formelle ne soit passée. Comme M. Guay l'a mentionné, il n'y a pas d'autorisation pour cela. Si nous demandons au ministre de nous envoyer ici des règlements, comme l'élément formatif, durant la période de discussion, il n'y a rien qui nous assure que ces règlements seront finalement acceptés par le gouverneur en conseil. C'est pourquoi, je ne vois aucune raison d'étudier cette motion et d'examiner ces règlements, qui pourront ne jamais faire partie de la Loi. Ce que nous voulons étudier ici, puisque ce Comité doit étudier le bill, est l'essence de la Loi. Nous devons étudier l'essence de la Loi, et non pas ce qui suit.



## [Texte]

As I pointed out last week, a parliamentary committee has been set up to examine regulations and to determine whether or not they are an appropriate effective measure to bring into operation the intent of the bill. That is the proper form in which it should be done, in my view, and not here.

By the way, the reference to what the Minister of Finance did the other day by proposing regulations in the House is with respect to an entirely different matter. It is in support of his Ways and Means motion and is not in any way analogous to what we are asked to do here today.

I, of course, Mr. Chairman, would ask members to oppose the motion on the principle that it really just does not apply here.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, on the motion.

• 1035

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, with all due respect to Mr. Guay and Mr. Poulin, particularly to Mr. Guay because I know he is a very influential member of this Committee and influential with the Minister, I think the point that must not be overlooked is that we are breaking new ground in this particular piece of legislation. There is not a clear definition of responsibility within the bill as to who shall do what. So much is really dependent upon the regulations. As Mr. Poulin has indicated, the substance of law really is contingent upon the application of the regulations. The bill is certainly not contentious in the political sense—all parties have indicated their support for it—and all we are trying to do here is to study the bill and make sure that we have the best piece of legislation to do the job. Certainly I am not going to oppose the principle of this bill. I think it is welcome in all quarters of the country.

But to be fair to the Committee and fair to the House, and particularly to those members who are very deeply interested in the implementation of this measure and indeed its administration in the future, I think it behooves the members of this Committee to study regulations. As Mr. Howard has pointed out, much of the brief that we have looked at this morning is based upon at least portions of the draft regulations, and I do not think anyone can kid anybody about the fact that there are not draft regulations established right now. It certainly should not hurt the ministry and certainly should not hurt the government to allow the members of this Committee to have a look at the draft regulations of this piece of legislation. I really am surprised and amazed that the members on that side of the Committee are taking such an adamant attitude towards this motion.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I would like to comment on the last words mentioned by a man who has studied law. Surely to goodness from his experience in the House, and your own, Mr. Chairman...

**Mr. Mazankowski:** On a point of order. With all due respect, I appreciate Mr. Guay's referring to me as a lawyer, but unfortunately I have not studied law. If I indicated to you that my knowledge of law is in that category...

**Mr. Guay (St. Boniface):** It just goes to show you, Mr. Chairman, that a member such as the hon. member from Vegreville makes conclusions too quickly. No reference whatsoever was made to him, but rather in a broad sense to those studying law. So if he wants to put himself in that category that is up to him.

## [Interprétation]

Comme je l'ai souligné la semaine dernière, un comité parlementaire a été mis sur pied pour étudier les règlements et pour déterminer si oui ou non ce sont des mesures appropriées pour mettre en application les buts du bill. C'est la façon de procéder, à mon sens, mais pas ici.

Dans ce sens, ce que le ministre des Finances a fait l'autre jour, en proposant des règlements à la Chambre, n'avait aucun rapport avec ce qui nous intéresse. C'était pour appuyer la motion du budget et c'est tout à fait différent de ce qui nous intéresse aujourd'hui.

Bien sûr, je voudrais, monsieur le président, demander aux députés de s'opposer à la motion, parce qu'elle ne s'applique pas seulement ici.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, sur la motion.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, avec tout le respect que je dois à M. Guay et à M. Poulin, et particulièrement à M. Guay parce que je sais qu'il est un membre très influent de ce Comité et en bonnes relations avec le Ministre, je crois que nous ne devons pas fermer les yeux sur le fait que nous avons une nouvelle façon d'aborder cette législation particulière. Le bill ne définit pas clairement le terme « responsabilité », qui doit faire quoi. Beaucoup dépend des règlements. Comme M. Poulin l'a mentionné, la matière de la loi dépend de la mise en application des règlements. Le bill ne fait pas de querelle au sens politique—d'où les partis l'ont appuyée—et tout ce que nous essayons de faire ici est d'étudier le bill et de nous assurer que la loi sera appropriée. Je ne m'opposerai sûrement pas au principe de ce bill. Le pays entier l'approuve.

Mais pour être juste envers le Comité et la Chambre, et surtout envers les députés qui sont grandement intéressés à la mise en application d'une telle mesure, je crois qu'il incombe aux membres de ce Comité d'étudier les règlements. Comme M. Howard l'a mentionné, la plupart des exposés que nous avons écouté ce matin étaient basés sur les règlements écrits, et je ne crois pas que nous pourrions faire croire à quelqu'un qu'il y a actuellement des règlements établis. Et permettre aux membres de ce Comité d'étudier les règlements rédigés concernant cette législation particulière qui ne lèsera certainement pas le Ministre ni le gouvernement. Je suis surpris que les membres de ce côté du Comité prennent une attitude intransigeante concernant cette motion.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je voudrais commenter les derniers mots prononcés par un homme qui a étudié le droit. Sûrement de son expérience à la Chambre, et de la vôtre, monsieur le président...

**M. Mazankowski:** Un rappel au Règlement. Avec tout le respect que je vous dois, je remercie M. Guay de s'être adressé à moi en tant qu'avocat, mais malheureusement je n'ai jamais étudié le droit. Si je ne vous ai jamais mentionné que ma connaissance du droit était telle...

**M. Guay (Saint-Boniface):** Mais seulement pour vous montrer, monsieur le président, qu'un député honorable comme celui de Vegreville tire trop rapidement ses conclusions. Et quoi qu'il en soit, on ne s'est pas référé à lui personnellement, mais plutôt dans un sens large à ceux qui étudient le droit. Alors s'il veut entrer dans cette catégorie, c'est son droit.

## [Text]

What I am trying to say is this. In his last few words he finds that the manner in which this is being presented is odd. I would like to bring to his attention, and to yours and to the other members of this Committee, that this is not the first time that a bill has been presented to a committee and to the House giving authority to the minister to then set up the appropriate regulations. The second witness, who is sitting right here beside Mr. Morrison, has had plenty of experience in the House, and no doubt he would have to agree that this has happened before. Enabling legislation has been put forth giving the minister authority in certain instances, whether it is agriculture or finances such as you have mentioned, so that these various regulations can be set up.

**The Chairman:** Shall the Chair put the question?

**An hon. Member:** Question.

**The Chairman:** Do you want me to read it again, or are you all well aware of it? All those in favour? All those opposed?

Motion negatived.

**The Chairman:** We will now go on with the list of questioners.

**Mr. Howard:** Could I ask Mr. Morrison if he has a copy of their draft Air Navigation Order, Series VIII, No. 4, that he could table with the Committee?

**Mr. Morrison:** Yes, sir, I see no reason why not. I know it is being revised.

**Mr. Howard:** Thank you very much.

**The Chairman:** Do you want it appended to the committee proceedings?

**Mr. Howard:** Please.

**The Chairman:** All right. All in favour?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Mr. Guay is the next questioner of the witness.

• 1040

**Mr. Guay (St. Boniface):** I was glad, Mr. Morrison, to hear you mention to Mr. Howard that the regulations of Bill C-128 applied only to aircraft that were over 12,500 pounds. I think this is a distinction that should have been made.

While you were reading your brief I was concerned with some of the omissions you made and I would like to quote them in your brief. First of all, page 3, section (g): you did not read it out. Page 4, section (h): you did not read it. Page 5, section (c): you did not read it. While I could probably go on, I would like to just stop, Mr. Chairman, at page 5, section (c). I was going to ask first of all for just a brief answer because I think that is an important section. I was going to ask Mr. Morrison if there was a particular reason why he had not read it; I am certainly not against that particular section. I wondered if he had a particular reason for not actually reading it.

**Mr. Morrison:** Mr. Chairman, I was trying to summarize the brief. I was trying to highlight the more important aspects and I did not want to take too much of the Committee's time. I could have read the whole brief.

## [Interpretation]

Voilà où je veux en venir. Dans sa dernière phrase il disait que tout ceci était présenté d'une façon curieuse. Je lui ferai remarquer, ainsi qu'à vous et qu'aux autres membres du Comité, que ce n'est pas la première fois qu'on a présenté un bill à ce Comité et à la Chambre en donnant l'autorisation au Ministre et ensuite en établissant les règlements adéquats. Le second témoin, assis à côté de M. Morrison, a eu une expérience prolongée à la Chambre, et je suis certain qu'il avouera que ceci s'est déjà produit. Habilitant une législation et donnant au Ministre l'autorisation dans certaines circonstances, que ce soit pour l'agriculture ou les finances comme vous l'avez mentionné, pour qu'on puisse remettre sur pied ces divers règlements.

**Le président:** Devrions-nous passer au vote?

**Une voix:** Question.

**Le président:** Voulez-vous que je le relise, ou en aviez-vous tous pris connaissance? Quels sont ceux en faveur? Quels sont ceux contre?

Motion rejetée.

**Le président:** Nous continuerons avec la liste d'interrogeurs.

**M. Howard:** Puis-je demander à M. Morrison s'il peut nous donner une copie de leur règlement sur la navigation aérienne, série VIII, numéro 4?

**M. Morrison:** Oui, monsieur, je n'ai aucune raison pour ne pas le faire. Je sais qu'il a été révisé.

**M. Howard:** Merci beaucoup.

**Le président:** Voulez-vous qu'il soit annexé aux débats du Comité?

**M. Howard:** S'il vous plaît.

**Le président:** Très bien. Vous êtes tous d'accord?

**Des voix:** Accepté.

**Le président:** M. Guay est le suivant à questionner le témoin.

**M. Guay (Saint-Boniface):** J'ai noté, monsieur Morrison, que vous avez répondu à M. Howard que les règlements promulguant une application du Bill C-128 devaient viser uniquement les appareils de plus de 12,500 livres. Il convient de le souligner.

Vous avez lu votre mémoire mais en sautant certains paragraphes. Je les relève, ici. D'abord, le paragraphe (g) à la page 5; ensuite, le paragraphe (h), page 5 également; le paragraphe (c), page 7. Vous en avez omis d'autres. Personnellement c'est le paragraphe (c), page 7, qui m'intéresse davantage; je pense qu'il est très important. Je vous demande donc, monsieur Morrison, s'il y a une raison particulière pour laquelle vous n'avez pas cru bon de vous y arrêter. Je suis tout à fait d'accord moi-même avec ce qui y est dit. Pourquoi ne l'avez-vous pas lu?

**M. Morrison:** J'essayais de résumer, j'essayais de faire ressortir les points principaux. J'ai voulu sauver de temps au Comité.



[Texte]

**Mr. Guay (St. Boniface):** I see.

**Mr. Morrison:** I understand it is being appended to the proceedings. I could answer questions on those points though if you wish.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I would like to read just a short part of it:

(c) If for any reason, the entire cost cannot be covered in this manner, a portion of the costs, clearly identifiable as such, might be recovered from the travelling public either by charges for access to airport facilities collected by the state or levied by the airlines as a ticket surcharge. Recovery of these costs should not be achieved through increased landing fees, facility charges, etc.

I just thought I would mention that for the moment.

My other question, Mr. Morrison: you have had a lot of experience pertaining to all of this because, no doubt, of representing the group that you do represent. You must be very familiar with all the various aspects of it; you must know exactly the various ways and means in which the searches are taking place. Are you fully aware, for example, of the ways and means of the searches that are taking place in the Toronto International Airport No. 2 for example? Are you familiar with the facilities that they have and the manner in which they are searching people there? My question would be: is it any different there from any of the other airports to your knowledge?

**Mr. Morrison:** I think, sir, the answer is that it differs slightly between airports. One of the things we are endeavouring to do in conjunction with the Ministry of Transport is to standardize the methods of search. We are learning these things. It takes time.

**Mr. Guay (St. Boniface):** But you would agree, as you said previously, with the manner in which the searches are being done at the present time.

**Mr. Morrison:** Generally speaking, yes.

**Mr. Guay (St. Boniface):** So to your knowledge there is not any difficulty within your own group. You feel the work that has been done in this particular regard has been successful and that you are satisfied so far. Would you also be in the position to make recommendations for the betterment of the search at the present time? Have you certain ideas you would like to suggest that you have not as yet suggested to the Minister or to departmental officials?

**Mr. Morrison:** Almost on a weekly basis we are in consultation with the ministry. We had one of our people over there yesterday dealing with a document which hopefully if it is acceptable to the airlines will set a high standard of the search procedure.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Then on a daily or weekly basis you are always in communication with the officials of the department.

[Interprétation]

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je vois.

**M. Morrison:** De toute façon, le texte intégral est publié en annexe aux comptes rendus et délibérations du Comité. Je puis répondre à vos questions sur ce sujet, si vous le désirez.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je pense que je vais le lire.

(c) Si pour une raison ou pour une autre, le coût global ne peut être couvert de cette façon, une portion des frais, clairement identifiés comme tels, pourraient être recouverts des voyageurs au moyen de droits d'accès aux installations de l'aéroport, perçus par l'état ou prélevés par les sociétés aériennes sous forme de surtaxe sur les billets. Le recouvrement de ces frais ne devrait pas être fait au moyen d'une augmentation des droits de débarquement, des droits d'utilisation des installations, etc.

C'est assez intéressant.

J'ai une autre question, monsieur Morrison. Vous avez sans doute beaucoup d'expérience dans le domaine du transport aérien. Vous êtes président de l'association. Vous devez être au courant de tout ce qui se fait concernant les fouilles. Est-ce que vous savez, par exemple, de quelle façon on procède à l'aéroport international n° 2 de Toronto? Est-ce que vous savez quelle méthode on emploie? Selon vous, est-ce qu'elle diffère des méthodes employées ailleurs?

**M. Morrison:** Les méthodes varient quelque peu selon les aéroports. Nous nous employons justement, en collaboration avec le ministère des Transports, à uniformiser tout le processus. Mais il faut évidemment beaucoup de temps.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Mais vous êtes d'accord avec les méthodes employées actuellement pour effectuer les fouilles.

**M. Morrison:** De façon général, oui.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Tout cela n'a posé aucun problème pour l'industrie. Selon vous, le travail qui a été fait jusqu'ici s'est révélé tout à fait satisfaisant. Vous avez des suggestions à faire pour l'amélioration des méthodes de fouille? Avez-vous des idées à ce sujet que vous n'avez pas encore communiquées au Ministre ou aux hauts fonctionnaires du Ministère?

**Mr. Morrison:** La consultation avec le ministère se fait sur une base presque hebdomadaire. Encore hier, nous avions au ministère un représentant qui devait examiner un document qui s'il est accepté par les compagnies aériennes, pourra amener une uniformisation presque complète du processus.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Donc, de façon routinière, vous voyez les hauts fonctionnaires du ministère.

[Text]

Mr. Morrison: Yes we are.

Mr. Guay (St. Boniface): And you have had good co-operation from them.

Mr. Morrison: Yes, sir.

Mr. Guay (St. Boniface): Therefore, if you had any other suggestions to make you would find easy access to them for making those suggestions or to get the type of co-operation you would expect. You have not had any difficulty to that end.

In regard to the discussion of regulations, would the same apply? There has been a certain amount of discussion with you to this end.

• 1045

Mr. Morrison: We have had discussions with them on the regulations. Having put forward our viewpoint as best we can, it is then up to the department to produce the regulations in some sort of draft form. We have received their full assurance that they will be provided to us in draft form.

Mr. Guay (St. Boniface): Prior to the implementation?

Mr. Morrison: Yes, sir.

Mr. Guay (St. Boniface): Right. In other words, you have in consultation with the department and they have indicated to you through consultation and discussion, that they would implement these regulations but before any implementation thereof, you would be consulted again to find out whether or not your group agrees to what would be proposed by the Minister.

Mr. Morrison: Yes, sir.

Mr. Guay (St. Boniface): Thank you.

The Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Morrison, unlike some of my colleagues here, I have some very real doubts as to the necessity for this legislation. I feel that it is, in large part, an infringement on civil liberties. Have you had any complaints from people who feel that it is an infringement on their civil liberties to be pawed over, and have their baggage pawed over by people when they are taking a short business trip from Toronto to Ottawa, or Toronto to Montreal, or Ottawa to Montreal?

Mr. Morrison: Mr. Chairman, I have travelled all across this country, and across the United States, and I have been searched many times under varying conditions. My observation is that, both in Canada and the United States the people, welcome this search. We see what can happen if there is not some sort of security system.

Mr. Ellis: You have had absolutely no complaints?

Mr. Morrison: No, sir, on the contrary; our experience has been strictly the opposite.

Mr. Ellis: The people who object to this must all live in my part of the country. What about the degree of uniformity and efficiency? I have noticed, in Terminal No. 2 in Toronto, that they do not go through your luggage or handle it; they put it through a machine which X-rays or scans the luggage without having to paw through it. This is not the case in other airports. Can we be assured that there would be some uniformity in doing this?

[Interpretation]

M. Morrison: En effet.

M. Guay (Saint-Boniface): Et vous avez leur collaboration.

M. Morrison: Certainement.

M. Guay (Saint-Boniface): Si vous aviez des suggestions à faire, vous pourriez facilement vous adresser à eux et obtenir leur coopération. Il n'y a eu aucun problème à ce niveau.

Pour ce qui est des règlements, est-ce qu'il en est de même? Il y a eu discussion à ce sujet, n'est-ce pas?

M. Morrison: Il y a eu des échanges au sujet des règlements, en effet. Nous avons fait connaître notre point de vue; au ministère maintenant d'incorporer tout cela dans le premier texte. Nous avons reçu du fonctionnaire l'assurance que nous pourrions prendre connaissance du projet de règlement.

M. Guay (Saint-Boniface): Avant la mise en application?

M. Morrison: C'est cela.

M. Guay (Saint-Boniface): En d'autres termes, dans le cours des discussions que vous avez eues avec le ministère, vous avez reçu l'assurance que vous pourrez voir quels seront les règlements avant leur promulgation. Que vous seriez consultés d'une façon ou d'une autre pour donner votre avis et votre accord sur ce que le ministre proposera.

M. Morrison: En effet.

M. Guay (Saint-Boniface): Merci.

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, contrairement à certains de mes collègues, j'ai quelques doutes quant à la nécessité du présent projet de loi. De façon générale, je pense qu'il est une atteinte aux libertés personnelles. Avez-vous eu des plaintes de gens qui s'objectaient à se faire fouiller, à faire fouiller leur bagage, pour des voyages de Toronto à Ottawa, de Toronto à Montréal, d'Ottawa à Montréal ou des distances semblables?

M. Morrison: J'ai voyagé partout au Canada et aux États-Unis; j'ai été fouillé souvent et de diverses façons; de façon générale, je puis dire que les gens, tant au Canada qu'aux États-Unis, sont heureux de se soumettre à cette formalité. Il est facile de voir ce qui se produit lorsqu'il n'y a aucun dispositif de sécurité.

M. Ellis: Vous n'avez pas eu de plaintes?

M. Morrison: Au contraire, les gens se sont dit heureux que ces mesures de sécurité soient prises.

M. Ellis: Tous ceux qui se plaignent doivent être concentrés dans ma région. Pour ce qui est de l'uniformité et de l'efficacité des méthodes, maintenant, j'ai remarqué qu'à l'aéroport n° 2 de Toronto, où ils ne fouillent pas les bagages, mais on utilise un appareil détecteur. L'appareil en question n'est pas en usage dans tous les aéroports. Est-ce qu'on peut s'attendre à ce qu'il y ait plus d'uniformité dans les méthodes?



[Texte]

**Mr. Morrison:** That is certainly the ultimate objective. I am afraid I am not technically in a position to give you that assurance. The electronic companies are continuing to experiment with better methods of doing this.

**Mr. Ellis:** And by the same token, the degree of efficiency. If you are loading a large aircraft and you have only one person doing it, you are, not infrequently, in jeopardy of missing a flight. It becomes pretty troublesome if you know that you have only a few minutes left to go and there are not enough searchers.

**Mr. Morrison:** Fortunately, so far this has not been the case. There is a formula that so many security people can clear so many passengers in the period of, say, an hour. To my knowledge, there have not been any missed connections.

**Mr. Ellis:** Do I gather from what you have said, that you are not now, as you were when this brief was prepared, advocating that there should be a special security force other than—I presume you are talking about the RCMP—the normal security forces which are now being hired. As I read this, you felt it had to be a specially trained security force, and I felt that you were talking about the RCMP. A few moments ago I thought you said you were backing away from that position and it could be “other than”.

**Mr. Morrison:** Yes, it could be “other than”.

**Mr. Ellis:** In other words, you are saying . . .

• 1050

**Mr. Morrison:** I think it might be a little more flexible perhaps. The RCMP to my understanding will be used, a special force will be used for the actual security, not the search function.

**Mr. Ellis:** Would you suggest that these people . . .

**The Chairman:** Mr. Morrison, could you speak a little louder so that members can hear you.

**Mr. Ellis:** Do you think these people would require some special training? I would suggest that you could not possibly go to the normal security people and get those trained sufficiently in just public relations to handle this type of job, because after all it is a little different from the normal security job.

**Mr. Morrison:** The definitely require special training.

**Mr. Ellis:** Finally, Mr. Morrison, I gathered from the conversation that took place a minute ago that you anticipate the regulations will be available to you prior to their implementation. Well then Mr. Chairman, to leave Mr. Morrison, I would like to have some assurance through the Chair, from Mr. Guay who was so adamant that we not see the regulations, that we will have a chance to look at those regulations, too, before they are promulgated. I find it a little difficult to swallow that the ATA with all their expertise in this area be given an opportunity to look at the regulations when the members of the House of Commons and members of this Committee are not given a chance to look at them.

**Mr. Guay (St. Boniface):** On a point of order, Mr. Chairman, on the implementation of such and a discussion of such, in my own personal view I believe that once these things have been discussed thoroughly with the various airlines and we have something to submit to members of the House of Commons, I, for one, would have no

[Interprétation]

**M. Morrison:** C'est le but. Malheureusement, je ne puis vous donner de détails techniques. Disons simplement que les compagnies qui fabriquent ces appareils expérimentent constamment et essaient d'améliorer leurs méthodes.

**M. Ellis:** Que penser de l'efficacité du processus? Lorsqu'il n'y a qu'une seule personne pour faire le travail et que la liste des passagers est assez longue, il y a un risque de manquer le vol. Il est assez ennuyeux de constater qu'on n'a plus que quelques minutes pour prendre l'avion et qu'il n'y a pas suffisamment de préposés.

**M. Morrison:** Heureusement, il ne s'est pas produit des cas de ce genre jusqu'ici. Il y a des chiffres bien précis qui indiquent combien de passagers un préposé peut fouiller en une heure. Que je sache, il n'y a pas eu de difficulté, personne n'arrêtait sa correspondance.

**M. Ellis:** Au moment où vous avez préparé votre mémoire, vous vouliez qu'on fasse appel à un groupe reconnu; je suppose que vous parliez de la GRC, autre que le personnel qui fait le service actuellement dans les aéroports. Maintenant, vous ne croyez plus que c'est nécessaire. Vous avez dit tout à l'heure, que vous aviez modifié quelque peu votre position et que vous étiez prêt à accepter que ce soit un autre groupe, un autre organisme qui s'en charge. C'est bien ce que vous avez dit?

**M. Morrison:** Oui, j'ai dit que cela pouvait être un autre organisme.

**M. Ellis:** En d'autres termes, vous êtes d'avis . . .

**M. Morrison:** Je crois que cela pourrait être un peu plus souple peut-être. Si j'ai bien compris, on emploiera une équipe spéciale pour le travail de sécurité véritable, non pour les fouilles.

**M. Ellis:** Pensez-vous que ces gens . . .

**Le président:** Monsieur Morrison, pourriez-vous parler un peu plus fort pour que les membres puissent vous entendre?

**M. Ellis:** Pensez-vous que ces gens auront besoin d'une formation spéciale? Je pense que vous ne pouvez pas faire appel aux agents de sécurité et leur donner une formation suffisante dans le domaine des relations publiques pour leur permettre d'effectuer le travail, parce que, après tout, c'est un peu différent de leur travail courant.

**M. Morrison:** Ils ont très certainement besoin d'une formation spéciale.

**M. Ellis:** Finalement, monsieur Morrison, j'en déduis, d'après la discussion, que l'on aura accès aux règlements avant qu'ils n'entrent en vigueur. Donc, monsieur le président, j'aimerais obtenir l'assurance que nous aurons l'occasion d'étudier ces règlements avant qu'ils ne soient promulgués, bien que M. Guay se soit opposé à cela. Je crois qu'il est difficile d'accepter que l'Association du transport aérien puisse avoir l'occasion d'étudier ces règlements alors que les députés, membres de ce Comité, ne l'ont pas.

**M. Guay (Saint-Boniface):** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je crois qu'un fois que ces choses auront été discutées en profondeur avec les diverses compagnies aériennes et que nous aurons un exposé à soumettre aux députés, je ne m'opposerai en aucune façon à ce que vous voyiez ces règlements. Mais je crois que c'est là

## [Text]

objection whatsoever to your seeing it then. But I think this is the manner in which you can set up regulations, first of all to find out by discussion with the appropriate groups where there flaws, and have their recommendations before any such thing is presented, and this is exactly what we are trying to do.

**The Chairman:** Order. The Chair recognized, Mr. Ellis and Mr. Guay, that the final regulations will be drafted after the bill has passed and after a great deal of consultation with the Air Transport Association and the air carriers.

**Mr. Guay (St. Boniface):** You are right.

**The Chairman:** What has been tabled this morning is Air Navigation Order No. 8 which sets out a proposal of regulations and perhaps this is an original draft and the final drafting will naturally take place after the legislation is passed. Have you any more questions, Mr. Ellis?

**Mr. Ellis:** Just one, Mr. Chairman. I wonder if perhaps Mr. Guay feels that the members of this Committee are not capable of some input to those regulations? Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Order, order. The purpose here, Mr. Ellis, is to ask questions of the witness not of another Committee member. Go ahead Mr. Poulin, you are the next questioner.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I am sure some of them would make a contribution in certain fields if I could mention them.

**The Chairman:** Mr. Guay, you are completely out of order. I cannot allow this sort of exchange, the Committee will break down completely.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I appreciate your comment, Mr. Chairman, and I will co-operate with you also.

**Mr. Poulin:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Morrison, I read the brief and I must say I think it is most complete and very, very helpful certainly to me, and I think I see the hand in there somewhere—you could probably tell me whether I am correct or not—of your Parliamentary Counsel, Gordon Blair.

**An hon. Member:** Is that a political announcement?

**Mr. Poulin:** I hope maybe it is and I am sure we would all be very happy to see Gordon back with us because his input here was great and will be I am sure in the future.

Initially, I refer especially to page two of your brief, Mr. Morrison, where you say that your association would reiterate and make abundantly clear that it supports entirely the development and implementation of the proposed security measures; that is, the proposed security measures of course in the bill, and you have no hesitation about that statement I just made with respect to what measures are proposed to be taken as defined in the bill now. You support completely, entirely, the development and implementation of the proposed security measures. Correct?

## [Interpretation]

façon d'élaborer des règlements. Tout d'abord, on discute avec les groupes intéressés pour découvrir les points litigieux et on recueille leurs recommandations. C'est exactement de cette façon que nous procédons.

**Le président:** A l'ordre. La présidence reconnaît, messieurs Ellis et Guay, que les règlements définitifs seront mis au point lorsque le bill sera voté et qu'il y aura eu consultations intensives avec l'Association du transport aérien et les transporteurs aériens.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Vous avez raison.

**Le président:** On nous a présenté ce matin l'ordonnance de la navigation aérienne n° 8. Le texte n'en sera définitif qu'après l'adoption du projet de Loi. Avez-vous d'autres questions, monsieur Ellis?

**M. Ellis:** Une seule, monsieur le président. Je me demande si M. Guay ne croit pas que les membres de ce Comité pourraient participer à l'élaboration de ces règlements? Merci, monsieur le président.

**Le président:** A l'ordre, à l'ordre, monsieur Ellis, vous êtes ici pour poser des questions aux témoins, et non à un autre membre du Comité. Monsieur Poulin, vous êtes le suivant.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je suis certain que quelques-uns d'entre eux pourraient apporter leur participation dans un domaine ou l'autre, si je pouvais les mentionner.

**Le président:** Monsieur Guay, votre proposition est tout à fait contraire au règlement. Je ne peux permettre ce genre d'échange, car le Comité va se désintéresser complètement.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je comprends, monsieur le président; je vais coopérer.

**M. Poulin:** Merci, monsieur le président. Monsieur Morrison, J'ai lu le mémoire et je dois dire qu'il est très complet et qu'il m'a été d'une aide précieuse. Corrigez-moi si je fais erreur, mais je crois que votre conseiller parlementaire, M. Blair, y est pour quelque chose.

**Un député:** Est-ce une déclaration politique?

**M. Poulin:** J'espère que oui, et je suis sûr que nous serions tous très heureux du retour de Gordon parce que sa participation a été très importante et qu'elle le sera davantage dans l'avenir.

Tout d'abord, à la page 2 de votre mémoire, monsieur Morrison, vous dites que votre association apporterait son appui complet au développement et à la mise sur pied des mesures de sécurité qui ont été proposées; c'est-à-dire, les mesures de sécurité telles qu'elles sont proposées dans le bill, et vous n'avez aucune hésitation quant à la déclaration que je viens de faire concernant les mesures qui sont proposées dans le bill maintenant. Vous appuyez complètement le développement et la mise sur pied des mesures de sécurité qui ont été proposées. Est-ce exact?



[Texte]

**Mr. Morrison:** Yes.

• 1055

**Mr. Poulin:** One item that concerns me, Mr. Morrison, is the cost and how this cost should be shared. I draw your attention—and you are probably far more familiar with this than I am—to Section 3(b) of the National Transportation Act, which reads:

(b) each mode of transport, so far as practicable, bears a fair proportion of the real costs of the resources, facilities and services provided by that mode of transport at public expense;

It says "a fair proportion". Therefore would it not be fair to say, following that, that the carrier should bear a fair proportion of the security measure that is now being proposed under this bill?

**Mr. Morrison:** I will not comment on the provision because I am aware of it and I have some reservations as to its applicability. I think we are saying that we are prepared to pay a fair portion; that is, the portion that we have stated in the brief is indeed our portion. We are suggesting that the cost of the search function and the security at airports should be the responsibility of the federal government.

**Mr. Poulin:** You are suggesting that the federal government should bear all of the responsibility of search. Do you recognize, sir, that as a carrier you have responsibility for not only the safety of the people but also their property on board the aircraft?

**Mr. Morrison:** That is correct.

**Mr. Poulin:** For example, I think the Canadian National Railways and the Canadian Pacific Railway have security forces of their own to not only protect their own property but to protect the persons and property of those people who are using their facilities by way of rail, at least.

**Mr. Morrison:** Right.

**Mr. Poulin:** Would it not be proper to assume, or to put into effect the same type of security measures and to apply them to air carriers, and air carriers would thereby provide, as the C.P.R. does, security for the passengers and the property of the passengers while they are on their property or on their carriers.

**Mr. Morrison:** For one thing, we have not suggested that there be sky marshals. This was tried in the United States and then abandoned.

**Mr. Poulin:** No, without sky marshals or without somebody riding shotgun on the trains. I believe it has been recognized over the years that there is a responsibility on at least those carriers, the rail carriers, to provide, and they have provided, security forces and they have paid for security forces with respect to their passengers and their goods.

**Mr. Morrison:** We are saying that we will undertake to provide clean aircraft on the ramp for the passengers. I think this is certainly a very major responsibility on the part of the carriers, and they do indeed have their own security people. All major airlines have this.

**Mr. Poulin:** Yes, but because we are in the age of air travel, and of course jet travel now, is this not just the natural expansion of the type of security that has been provided by CP at their expense that the air carriers would provide at their expense, the additional security that is required because of the exigencies of the times?

[Interprétation]

**M. Morrison:** Oui.

**M. Poulin:** Une chose me préoccupe, monsieur Morrison, c'est le coût ainsi que le partage des coûts. J'attire votre attention—vous êtes probablement beaucoup plus au courant que moi—sur l'article 3(b) de la Loi sur les transports nationaux, qui se lit comme suit:

(b) Chaque moyen de transport doit assumer une bonne partie des coûts réels des ressources, des installations de service qui sont fournis par ce moyen de transport qui est défrayé par le public;

On dit bien «une bonne partie». Donc, ne serait-il pas juste de dire à ce sujet que le transporteur devrait assumer une bonne partie des mesures de sécurité qui sont maintenant proposées dans le cadre de ce bill?

**M. Morrison:** Je n'ai pas de commentaires sur cette position, parce qu'elle m'est familière et que j'ai certaines réserves quant à sa mise sur pied. Je crois que nous sommes prêts à payer une bonne partie; c'est-à-dire la partie que nous avons mentionnée dans le mémoire. Nous croyons que les dépenses occasionnées par les fouilles et la sécurité dans les aéroports devraient incomber au gouvernement fédéral.

**M. Poulin:** Vous proposez que le gouvernement fédéral ait toute la responsabilité des fouilles. Monsieur, êtes-vous conscient du fait qu'en tant que transporteur, vous avez la responsabilité non seulement de la sécurité des passagers, mais aussi de leur bien à bord de l'avion?

**M. Morrison:** C'est exact.

**M. Poulin:** Par exemple, je crois que les chemins de fer nationaux et Canadien Pacific ont leur propres équipes de sécurité pour protéger non seulement leurs propres installations, mais les passagers et leurs biens.

**M. Morrison:** C'est exact.

**M. Poulin:** Ne pensez-vous pas qu'il serait bon de mettre en vigueur le même genre de mesures de sécurité et de les appliquer aux transporteurs aériens, car ceci pourrait leur assurer, comme le fait le C.P.R., la sécurité de ses passagers ainsi que protéger leurs biens lorsque ceux-ci se trouvent sur leurs installations ou à bord de leurs avions.

**M. Morrison:** Tout d'abord, nous n'avons pas proposé qu'il y ait des agents de sécurité aérienne. On a essayé cela aux États-Unis, mais la chose a été abandonnée.

**Mr. Poulin:** Je ne parle pas de ces agents ni d'agents armés dans le train. Et je crois, et cela a été reconnu au cours des années, que les chemins de fer ont la responsabilité de former des équipes de sécurité, et ils l'ont fait, et ils en ont assumé les frais.

**M. Morrison:** Nous allons essayer de fournir aux passagers l'avion le plus sûr qu'il soit. C'est là à mon avis une des responsabilités essentielles des transporteurs qui ont en effet leur propres équipes de sécurité. Toutes les grandes lignes aériennes en possèdent une.

**M. Poulin:** Oui, mais parce que nous sommes à l'époque du transport aérien et des avions à réaction, la sécurité en est compliquée d'autant.

[Text]

**Mr. Morrison:** Oh, yes, sir, and we have suggested that this is a responsibility which we will undertake.

**Mr. Poulin:** Yes. I suggest to you, sir, that the appropriate method may well be for the air carriers to provide, train and pay for those people who will actually conduct the searches at the terminals.

**Mr. Gordon Blair:** Mr. Chairman, if I might intervene. There is a difference in kind and in function. Certainly all carriers, be they truck, air or sea, all have security forces who protect the cargo and the company property in various ways, but this is a completely different type of function. The airlines are being directed by public authority to search people and their baggage. Mr. Ellis referred to the consequences of these searches. This is a very serious sort of thing. We say that this is something which falls within a police function, and that it should not only be paid for by the state but that it should be done by the state. It is really too much to expect carriers to interfere with the liberty and possessions of their passengers. So we do not accept the analogy that we are just expanding the private police forces of the companies. I should also point out, and perhaps the Chairman could bear me out on this, that the National Transportation Act in its preamble, Section 3, states a lot of broad purposes, most of which are deemed to be contradictory to one another. In any event the function of each mode of transport bearing its particular expenses is modified by the important words "so far as is practical."

• 1100

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, may I continue very briefly?

I should think it has been stated before, that no one has to have either his liberty or his privacy interfered with if the terms of this bill go through. People have a choice; they do not have to fly. If they wish to fly, they must submit to these searches in the interest of over-all security; but no one is forcing people to fly. They do not have to, therefore neither their liberty nor their privacy is in any way interfered with.

It has come to my attention that the Air Transport Association of Canada, airline personnel, and the airlines would not be opposed to assuming responsibility for passenger security screening—provided that the cost can be retrieved. Is there some justification in this statement?

**Mr. Morrison:** Right.

**Mr. Poulin:** So, if you could retrieve your costs, you would be prepared to undertake the responsibility of training personnel to do the screening work?

**Mr. Morrison:** Yes.

**Mr. Poulin:** And there would be an RCMP officer, a peace officer, who would be at hand—as at all international airports, at least—to exercise the police function as distinct from the examination and the searching function. Is that correct, Mr. Morrison?

**Mr. Morrison:** Yes, it is.

**Mr. Poulin:** Thank you very much. Thank you Mr. Chairman.

[Interpretation]

**M. Morrison:** Mais oui, c'est précisément à cela que nous voulons nous attacher.

**M. Poulin:** Oui. Je pense, monsieur, que les transporteurs aériens devraient engager, fournir et payer les gens qui effectueront les fouilles dans les aéroports.

**M. Gordon Blair:** Monsieur le président, j'aimerais faire une intervention. Il y a une certaine différence dans la nature et la fonction des transporteurs. Évidemment tous les transporteurs, qu'ils soient aériens, maritimes ou terrestres, ont leurs propres équipes de sécurité qui assurent la protection des marchandises, mais cela est différent. L'administration publique demande aux lignes aériennes de fouiller les voyageurs et leurs bagages. M. Ellis a fait mention des conséquences de ces fouilles. C'est une chose très sérieuse. Nous croyons qu'elle doit revenir à la police, et que c'est l'État qui devrait non seulement les défrayer mais également effectuer le travail. Il est vraiment exagéré de demander aux transporteurs d'intervenir dans la liberté des gens et de fouiller les biens des passagers. Nous n'acceptons pas l'analogisme que nous ne faisons que développer les forces policières privées des compagnies. J'aimerais aussi souligner, et le président peut sans doute m'appuyer, que la Loi sur le transport national, dans son exposé, article 3, mentionne plusieurs raisons importantes, qui semblent se contredire. Dans tous les cas, la fonction de chaque mode de transport est modifiée par les mots importants «en autant que ce soit pratique».

**M. Poulin:** Monsieur le président, puis-je ajouter quelque chose?

Je crois qu'il a été mentionné que la liberté ou l'intimité des gens ne doit pas être brimée si ce projet de loi est accepté. Les gens ont le choix; ils ne doivent pas nécessairement prendre l'avion. S'ils le désirent ils doivent se soumettre à ces inspections en vue d'une meilleure sécurité; mais personne force les gens à prendre l'avion. S'ils ne sont pas forcés de le faire donc leur liberté ou leur intimité n'est pas brimée.

On m'a informé que l'Association du transport aérien du Canada ainsi que leur personnel ne s'opposait en pas à assumer la responsabilité d'offrir la sécurité et la protection aux passagers, mentionnant que le coût peut être modifié. Existe-t-il une certaine justification dans cette déclaration?

**M. Morrison:** C'est exact.

**M. Poulin:** Si vous pouviez modifier vos prix, vous pourriez ainsi vous préparer à assumer la responsabilité d'un personnel qualifié pour faire ce travail de protection?

**M. Morrison:** Oui.

**M. Poulin:** Ainsi, il pourrait y avoir un officier de la Gendarmerie royale, un agent de la paix, sur place dans tous les aéroports internationaux, afin de jouer le rôle de la police qui est différent de ceux qui fouillent les gens. Est-ce exact, monsieur Morrison?

**M. Morrison:** Oui.

**M. Poulin:** Merci beaucoup. Merci, monsieur le président.



## [Texte]

**The Chairman:** Mr. Campbell.

**Mr. Campbell:** Thank you, Mr. Chairman.

I tend to agree that the state should foot the bill for the security services that will be provided at the airports. We end up paying for part of the services that the railroads, for instance, are providing; whether they pay for it, or the state pays for it, we subsidize them, indirectly. And I think this would be case with the airlines, if they handled their own security, and established their own facilities for training. Revenues are not sufficient, many of these companies are running in the red; to maintain these companies, if a deficit occurred, we should certainly be asked to subsidize them and therefore, indirectly, we should end up paying for the services anyway. The state has all the facilities necessary to train the proper sort of personnel and therefore should do so. There would then be no criticism because of one airline having a different system from another. This would provide a uniform system across the country that, I think, would be extremely functional.

Have you any idea under whose jurisdiction the new security force would come, if the bill is implemented?

**Mr. Morrison:** My understanding is that it is under the jurisdiction of the RCMP.

**Mr. Campbell:** We have an RCMP security force in most of the airports at the moment. The new security force would come under their jurisdiction?

**Mr. Morrison:** Yes, sir.

**Mr. Campbell:** In the event that a new security force is created what would happen to the security personnel now at our airports? Many have been hired; they figure that they are on a full-time basis, and have established a mode of living in accordance with that.

**Mr. Morrison:** The RCMP is providing current security services at airports. This new group is a sort of adjunct to the regular RCMP.

• 1105

**Mr. Campbell:** Are all the surveillance people who are verifying the customers RCMP personnel?

**Mr. Morrison:** No. The search function is undertaken by private security companies such as Barnes, Phillips, Pinkerton, etc.

**Mr. Campbell:** Yes. What would happen to them?

**Mr. Morrison:** They will move to other jobs, presumably. They guard warehouses, dockyards and all kinds of things. They may have expanded their services somewhat but they are in the security business.

**Mr. Campbell:** I see. Just one more question, Mr. Chairman. There was mention about the privacy of individuals. As you have mentioned, the public certainly welcomes the type of security measures that have been taken at our airports. It has left them with a freer feeling of security than there was before once they got on the airlines. If this were to be removed throughout the country without proper security measures being taken, we would have another public outcry as we had before this security came into force. I feel it is an excellent service being provided and certainly should be continued. Thank you, Mr. Chairman.

## [Interprétation]

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord que la province appuie ce projet de loi en ce qui concerne les services de sécurité qui seront fournis dans ces aéroports. Nous payons une partie des services qu'offrent les chemins de fer, par exemple; qu'ils paient ou que la province paie, nous les aidons indirectement. Je crois que c'est ce qui se produira si les compagnies aériennes ont leur propre sécurité, et établissent des sections de formation. Les revenus ne sont pas suffisants, et beaucoup de ces compagnies ne font pas de profit; pour soutenir ces compagnies, si un déficit advient, on nous demandera certainement de les aider et indirectement nous finirons par payer pour ces services de toute manière. La province a toutes les facilités nécessaires afin d'offrir un entraînement à ce genre de personnel approprié et devrait le faire. Il n'y aurait donc aucune critique au sujet des différents systèmes offerts par les compagnies aériennes. Ainsi on offrirait un système uniforme à travers le pays qui, je crois, serait extrêmement fonctionnel.

Si le bill est mis en application savez-vous de qui relèveraient les forces de sécurité?

**M. Morrison:** De la G.R.C., je crois.

**M. Campbell:** Actuellement la Gendarmerie royale offre ces services dans la plupart des aéroports. La nouvelle sécurité que nous voulons offrir dépendrait aussi de la Gendarmerie royale?

**M. Morrison:** Oui, monsieur.

**M. Campbell:** Si une nouvelle force policière est créée qu'advient-il du personnel de sécurité qui est actuellement dans les aéroports? Plusieurs personnes ont été engagées, travaillent à plein temps et se sont offert un genre de vie en conséquence.

**M. Morrison:** La Gendarmerie royale offre ces services dans les aéroports. Ce nouveau groupe est un genre d'aide à la Gendarmerie royale.

**M. Campbell:** Le personnel de surveillance fait-il partie de la Gendarmerie royale?

**M. Morrison:** Non, des agences de sécurité privées, telles Barnes, Phillips, Pinkerton, etc. . .

**M. Campbell:** Oui. Qu'advient-il d'eux?

**M. Morrison:** Je crois qu'elles auront d'autres emplois, s'occuper des entrepôts, des bassins et ainsi de suite. Elles s'occuperont quand même toujours de sécurité.

**M. Campbell:** Je vois. Une seule autre question, monsieur le président. On a fait mention de la sauvegarde de la vie privée. Comme vous l'avez souligné, le public aime le genre de mesures de sécurité qui a été offert dans nos aéroports. Il a l'impression d'être plus libre qu'auparavant. Si nous l'enlevons partout au Canada, sans offrir des mesures de sécurité appropriées, le public s'en plaindra comme il le faisait auparavant. Je crois qu'il s'agit d'un excellent service et que nous devrions le maintenir. Merci, monsieur le président.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Turner.

**Mr. Turner (London East):** Mr. Morrison, Mr. Chairman, the CPR and the CNR are also companies that provide security. Usually it is by off-duty police officers at various terminals. It is all figured out in their fare structure. Why cannot you do the same thing? Why should yours be the only industry singled out for the state to provide all security?

**Mr. Morrison:** I think this is of such an international concern and of such importance to the security of our own country that it is of national interest; it does not just apply to the air user, the traveller or the shipper. This far transcends the sole interest of the travelling public. It is in our over-all interest. When you speak of security you are talking about hijackers or terrorists' activities in far-off countries perhaps. Canada quite conceivably could harbour some of these people inadvertently if we did not have the security system.

**Mr. Turner (London East):** Has it ever happened on the railroads?

**Mr. Morrison:** No. I am not disagreeing with you but...

**Mr. Turner (London East):** Just between Brantford and Woodstock they tried to hijack a train and it was the CNR police that came down there; it certainly was not the Provincial Police or the Mounties. Why should you be singled out as an industry to let the state carry your bills? Why do you not pay for it and put it into your fare structure, the same as the rest?

**Mr. Morrison:** We can do that. We can do it and put a surcharge on if it develops in that way.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, may I make a point of order?

**The Chairman:** Go ahead.

**Mr. Ellis:** I am just curious here. There are a number of questions being put to Mr. Morrison who as President of the Air Transport Association of Canada has absolutely nothing to do with legislation of air transport policy. It seems to me that these questions are being put to Mr. Morrison quite unfairly since he has been good enough to come here and tell us the thoughts of the Air Transport Association of Canada with regard to the legislation. The questions that are being put to Mr. Morrison are those that more properly might be put to members of the Ministry of Transport.

**The Chairman:** Mr. Morrison can decline answering if he likes, Mr. Ellis, but that is his prerogative. He can do the best he can with them. Certainly, they tend to be policy questions, but we are dealing with a bill that contains policy matter. This has hardly been cleared up yet as I understand it. Please proceed, Mr. Turner.

**Mr. Turner (London East):** If you have to pay for this security, what would be the increase in cost of a ticket? Have you any idea? A rough estimate.

**Mr. Morrison:** I can only suggest that in the United States there is a 34-cent charge per ticket.

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Turner.

**M. Turner (London-Est):** Monsieur Morrison, monsieur le président, le Canadien Pacifique et le Canadien National, sont aussi des compagnies qui offrent une sécurité. Dans les différentes gares, le travail est effectué par des officiers de police qui ne sont pas en service. C'est une structure qu'ils ont établie. Pourquoi ne faites-vous pas la même chose? Pourquoi vos services seraient les seuls de la province à fin de fournir toute la sécurité?

**M. Morrison:** Je crois qu'il s'agit d'un problème international qui est d'une telle importance pour la sécurité de notre pays que c'est un intérêt national; cela ne s'applique pas seulement aux gens qui voyagent par avion et par bateau. Ce problème touche tous les gens qui voyagent. Il s'agit d'un intérêt général. Lorsque nous parlons de sécurité, nous supposons les activités d'un terroriste ainsi que le détournement d'avions dans les autres pays. Si nous n'avions pas ce système de sécurité, le Canada pourrait éventuellement héberger des gens.

**M. Turner (London-Est):** Le cas s'est-il déjà présenté dans les compagnies du chemin de fer?

**M. Morrison:** Non. Je ne suis pas en désaccord avec vous, mais...

**M. Turner (London-Est):** Entre Brantford et Woodstock, ils ont essayé de détourner un train et c'est la police du Canadien National qui était intervenue. La police provinciale ou la police montée ne s'en est pas occupée. Pourquoi voulez-vous être considérés comme une industrie pour que la province paye vos dépenses? Pourquoi ne défrayez-vous pas les dépenses afin de l'incorporer dans votre structure comme le reste?

**M. Morrison:** Nous pouvons le faire. Cela est possible en ajoutant une surcharge si cela est fait de cette manière.

**M. Ellis:** Monsieur le président, puis-je faire appel au Règlement?

**Le président:** Allez-y.

**M. Ellis:** On a posé plusieurs questions à M. Morrison qui en tant que président de l'Association du transport aérien du Canada n'a aucun rôle à jouer dans la législation de la politique du transport aérien. Je crois que cela est injuste puisqu'il a été assez aimable pour venir discuter avec nous des projets de cette association concernant cette législation. Ces questions devraient plutôt être posées au ministre des Transports.

**Le président:** M. Morrison est libre de répondre à ces questions, monsieur Ellis, mais c'est son privilège. Il peut y répondre au meilleur de ses connaissances. Il s'agit de questions concernant des politiques, mais nous discutons actuellement d'un projet de loi qui traite de ces questions. Si je comprends bien, cela n'a pas été discuté à fond. Allez-y, monsieur Turner.

**M. Turner (London-Est):** Si vous devez payer pour cette sécurité, avez-vous une idée de l'augmentation des prix des billets? Une estimation approximative?

**M. Morrison:** Je dois mentionner qu'aux États-Unis, il y a une augmentation de 34¢ par billet.



[Texte]

**Mr. Turner (London East):** Would your industry be willing to pay 34 cents?

• 1110

**Mr. Morrison:** No, that is charged to the passenger.

**Mr. Turner (London East):** Would you be willing to put it off so that the passengers pay it?

**Mr. Morrison:** We may be forced to.

**Mr. Turner (London East):** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I find one of Mr. Morrison's answers contradictory, at least in my interpretation, and perhaps you can clarify it for me, sir.

I think you said in answer to Mr. Poulin's question that it really boils down to a matter of cost of carrying out the security measures rather than the kind of individual or group that will be carrying out the security. In other words, I think you said to Mr. Poulin that the airlines would not be adverse to providing adequate staff to carry out the security checks and the security measures provided the costs were recovered. Is that correct?

**Mr. Morrison:** Yes. The contradictory nature of my statement may be because when the brief itself was written we had not had the benefit of some three months or so or four months...

**Mr. Mazankowski:** That was exactly the point I was going to make, Mr. Morrison. I simply wanted that clarified, because you had pointed out quite clearly, at least I felt you pointed out, that the airline employees were specialists in their specific field of endeavour and were not necessarily concerned with the security of the nation, and you went on to say at page 3:

(g) The intelligence material to combat unlawful interference in the case of subversion and all forms of terrorism may not effectively or safely be disseminated among general airline employees, but should be channelled through appropriate law enforcement agencies.

I really agree with that and I think the Air Transport Association should stick to its guns in that particular area. I am basically concerned about the uniformity of the inspections; I am also concerned about the consistency and I am concerned about the efficiency with which these measures will be undertaken. I believe it could be done more effectively and more adequately by a federal government agency rather than by various private groups disseminated throughout the individual airports, and hired and administered by the airlines. I would hope that you would clarify for the benefit of the Committee your association's stand categorically in that area, because it has been hazed a bit.

**Mr. Morrison:** Our stand is precisely as worded in our brief. Perhaps as a bit of an aside we said, you know, we may have sort of to swallow the second alternative, but as far as our stand is concerned, that has not been altered one bit.

[Interprétation]

**M. Turner (London-Est):** Votre industrie serait-elle prête à payer 34¢?

**M. Morrison:** Non, c'est le passager qui paie.

**M. Turner (London-Est):** Accepteriez-vous de le supporter de façon que ce soit le passager qui paie?

**M. Morrison:** Nous devons peut-être en arriver là.

**M. Turner (London-Est):** Merci.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je pense que quelques-unes des réponses de M. Morrison, si je les interprète correctement, se contredisent et j'espère que vous pourrez m'éclairer, monsieur.

Je pense que vous avez répondu à M. Poulin qu'en réalité, le problème se situait au niveau des coûts d'application de mesures de sécurité plutôt qu'au niveau du personnel qui appliquera ces mesures de sécurité. En d'autres termes, vous avez dit que les compagnies de transport aérien ne s'opposent pas à engager le personnel nécessaire ou effectuer ces vérifications et appliquer ces mesures de sécurité, à condition qu'elles entrent dans leurs frais. Est-ce exact?

**M. Morrison:** Oui. Le caractère contradictoire de la déclaration vient peut-être du fait que lorsque nous avons écrit le rapport, nous n'avions pas eu le loisir, pendant trois ou quatre mois...

**M. Mazankowski:** C'est exactement ce que j'allais déclarer, monsieur Morrison. Je voulais mettre les choses au clair, parce que vous aviez déclaré, ou du moins c'est ce que j'ai pensé, que les employés des compagnies de transport aérien étaient des spécialistes dans leur domaine respectif et ne se préoccupaient pas nécessairement de la sécurité du pays, et à la page 3 vous avez déclaré:

(g) Le matériel nécessaire pour combattre les interventions illégales dans les cas de subversions et toute autre forme de terrorisme ne peut pas être distribué avec efficacité ou sûreté parmi tous les employés de sociétés de transport aérien, mais devrait être distribué par l'intermédiaire des organismes officiels de sécurité.

Je suis entièrement d'accord avec cela et je pense que l'Association des transports aériens devrait s'en tenir à cette déclaration dans ce domaine particulier. Je m'inquiète en particulier de l'uniformité des inspections, je m'inquiète également de la constance et de l'efficacité avec lesquelles ces mesures seront appliquées. Je pense qu'elles seraient appliquées plus efficacement et plus adéquatement par un organisme du gouvernement fédéral plutôt que par divers groupes privés à travers les aéroports, groupes engagés et administrés par les compagnies de transport aérien. Je voudrais que vous clarifiiez pour nous la position de votre association dans ce cas, parce qu'elle est un peu embrouillée.

**M. Morrison:** Notre position a été clairement exposée dans notre rapport. Nous avons peut-être déclaré, à compter de ce rapport, que nous en viendrions peut-être à accepter le deuxième choix, mais en ce qui concerne notre position, elle n'a pas changé.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** Your stand is that you suggest a federal security force?

**Mr. Morrison:** Paid for by the federal government, yes.

**Mr. Mazankowski:** Yes, all right.

On page 5, section (d), you have suggested that during the interim period we are now going through, pending the implementation of this particular provision within the Aeronautics Act, and the distribution of costs:

... the airlines should not be requested to implement, by themselves, any security measures unless and until they are assured that their costs will be reimbursed to them by the Federal Government.

Have you had any discussions with the federal government about that particular area? Is the federal government considering reimbursement of the costs that you are facing at present and, if so, what are the costs? We are having some difficulty arriving at costs, but you will have some idea by now, surely.

**Mr. Morrison:** All the airlines are keeping a record of their costs to date, and the Ministry of Transport are quite aware of at least our intention of ...

**Mr. Mazankowski:** Has the Ministry of Transport indicated a willingness to reimburse the airlines for the security checks that have been carried out by them? Is this on a voluntary basis, or has the Ministry of Transport put pressure on the airlines to implement such measures?

**Mr. Morrison:** We were all called in and asked by the Minister to get on with the job and do the best we could to set up a sort of phase-by-phase program and to try to effect one hundred per cent security ...

**Mr. Mazankowski:** With the understanding that there would be some reimbursement.

**Mr. Morrison:** We hope there would be some reimbursement.

**Mr. Mazankowski:** To date you have had no indication?

**Mr. Morrison:** No, sir.

**Mr. Mazankowski:** I have no further questions.

**The Chairman:** It is 11.15 a.m. We are still not certain whether or not we are going to have more witnesses on Bill C-128. I wonder if we could adjourn now. We were going to have to vacate this room at 11.30 in any case. Therefore it will give us more time to ascertain whether or not we can go through the bill clause by clause or have more witnesses. What is the consensus of the Committee in that regard?

**Mr. Guay (St. Boniface):** We should hear from the other side also, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We have a motion to adjourn.

Thank you very much, Mr. Morrison. You have been a very enlightening witness.

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** Vous suggérez que ce soit un organisme fédéral qui s'en occupe?

**M. Morrison:** Oui, à condition qu'il soit payé par le gouvernement fédéral.

**M. Mazankowski:** Oui, c'est très bien.

A la page 5, section (d) vous déclarez que pendant la période actuelle, avant la mise en œuvre de cette disposition particulière de la Loi sur l'aéronautique et de la distribution des coûts:

... les sociétés de transport aérien ne devraient pas être forcées d'appliquer seules les mesures de sécurité à moins et avant qu'on leur donne l'assurance que le gouvernement fédéral remboursera les coûts d'application de ces mesures.

Avez-vous déjà discuté de cette question avec le gouvernement fédéral? Et ce dernier étudie-t-il la possibilité de vous rembourser les frais qu'occasionne l'application de ces mesures? Si oui, quels sont ces frais? Nous avons quelques difficultés à les déterminer, mais à l'heure actuelle, vous en avez certainement une idée.

**M. Morrison:** Toutes les sociétés de transport aérien conservent un dossier de leurs dépenses à ce jour, et le ministère des Transports est au courant de notre intention de ...

**M. Mazankowski:** Le ministre des Transports a-t-il accepté de rembourser des sociétés de transport aérien des frais occasionnés par les vérifications de sécurité? Est-ce que vous avez effectué ces vérifications volontairement ou est-ce le ministère des Transports qui vous a forcés?

**M. Morrison:** Nous avons été convoqués au ministère, et on nous y a demandé d'appliquer les mesures de sécurité et de faire de notre mieux pour mettre sur pied un programme par étape, et d'assurer la sécurité à 100 p. 100.

**M. Mazankowski:** Il est entendu qu'il y aura un certain remboursement.

**M. Morrison:** Nous espérons qu'il y en aura un.

**M. Mazankowski:** Vous ne le savez pas encore?

**M. Morrison:** Non, monsieur.

**M. Mazankowski:** Je n'ai pas d'autres questions.

**Le président:** Il est 11:15 a.m. Nous ne savons pas encore si d'autres témoins seront entendus concernant le Bill C-128. Je me demande si on peut terminer maintenant. Nous devons quand même laisser la pièce à 11:30. Cela nous permettra de décider si nous pouvons étudier le bill, disposition par disposition, ou exiger plus de témoins. Quelle est l'opinion du Comité à ce sujet?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Nous devrions écouter l'autre côté aussi, M. le Président.

**Le président:** On propose que la réunion soit ajournée.

Merci beaucoup, M. Morrison. Vous nous avez apporté beaucoup de lumière à ce sujet.



## APPENDIX "A"

AIR TRANSPORT ASSOCIATION OF CANADA  
RECOMMENDATIONS  
RE

## NATIONAL CIVIL AVIATION SECURITY

## 1. INTRODUCTION

On January 9th, 1973, the Minister of Transport met with Canadian airline presidents or representatives of Air Canada, CP Air, Nordair, Transair, Pacific Western Airlines, Quebecair, Eastern Provincial Airways, Wardair, the Air Transport Association of Canada and CALPA.

The Minister indicated it was the intention of the Government to develop and implement security measures to strengthen the security system at Canadian airports and during the course of this meeting, the Air Transport Association of Canada was invited to submit by the end of January, recommendations on the following three (3) policy matters related to the proposed security measures.

## (a) Legal

What is the responsibility of the Government and of the carriers in connection with these security measures?

## (b) Financial

How should these costs be shared between the Government and the carriers and if necessary how should the Government recover its share of the cost?

## (c) Procedural

Should the Government handle the search of passengers, baggage and cargo or should it be done by or through the carriers?

Subsequently, the Air Transport Association of Canada was asked also to submit recommendations in connection with the proposed amendment to the Aeronautics Act covering the proposed security measures and the proposed regulations to be adopted upon enactment of the amendment. Before submitting its recommendations, the Air Transport Association of Canada would reiterate and make it abundantly clear that it supports entirely the development and implementation of the proposed security measures and that it is only concerned in who is responsible for them, who pays for them, and who should handle them.

## 2. RESPONSIBILITY FOR THE PROPOSED SECURITY MEASURES TO PREVENT UNLAWFUL INTERFERENCE WITH CIVIL AVIATION AND ITS FACILITIES

(a) It is apparent that an abnormal emergent situation has evolved which has led to contemplation and adoption of security levels which are in many instances more rigid than those imposed during wartime.

(b) The prevention of crime and the administration of justice is clearly the responsibility of the State. (The BNA Act, section 91, "Peace, Order and Good Government"—e.g. criminal law, and section 92, "Administration of Justice")

## APPENDICE «A»

RECOMMANDATIONS DE  
AIR TRANSPORT ASSOCIATION OF CANADA  
OBJET

## SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE NATIONALE

## 1. INTRODUCTION

Le 9 janvier 1973, le ministre des Transports a rencontré les présidents des compagnies aériennes ou les représentants des sociétés Air Canada, CP Air, Nordair, Transair, Pacific Western Airlines, Quebecair, Eastern Provincial Airways, Wardair, de l'Association canadienne des transports aériens et l'ACPLA.

Le ministre a laissé entendre que le gouvernement avait l'intention de mettre au point et de faire appliquer des mesures de sécurité pour renforcer le système de sécurité dans les aéroports canadiens. Au cours de cette réunion, l'Association canadienne des transports aériens a été invitée à présenter vers la fin de janvier, des recommandations portant sur les (3) questions suivantes relatives aux mesures de sécurité projetées.

## a) Question juridique

Quelle est la responsabilité du gouvernement et des transporteurs en ce qui concerne ces mesures de sécurité?

## b) Question financière

Comment les frais devraient-ils être partagés entre le gouvernement et les transporteurs et s'il y a lieu, comment le gouvernement devrait-il récupérer sa part?

## c) Question de procédure

Le gouvernement devrait-il s'occuper de la fouille des passagers, des bagages et du fret ou cela devrait-il être fait par les transporteurs ou par leur intermédiaire?

Par la suite, on a également demandé à l'Association canadienne des transports aériens de soumettre des recommandations concernant le projet de modification à la loi sur l'aéronautique s'appliquant aux mesures de sécurité ainsi que le projet de règlement à adopter une fois que la modification l'aura été. Avant de présenter ses recommandations, l'Association canadienne des transports aériens tient à répéter et à préciser nettement qu'elle est complètement en faveur de l'élaboration et de l'application des mesures de sécurité projetées et que sa seule préoccupation est de connaître qui en assumera la responsabilité, le financement et l'application.

## 2. LA RESPONSABILITÉ DES MESURES DE SÉCURITÉ PROJETÉES POUR EMPÊCHER LA PERPÉTRATION D'ACTES ILLÉGAUX CONTRE L'AVIATION CIVILE ET SES INSTALLATIONS

a) Il est manifeste qu'une situation embryonnaire a évolué au point qu'on a été amené à envisager et à adopter des mesures de sécurité qui dans un grand nombre de cas sont plus rigoureuses que celles qui sont imposées en temps de guerre.

b) L'adoption de mesures préventives contre les délits et l'administration de la justice relèvent nettement de l'État. (L'article 91 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, «Des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement», par exemple, le droit pénal, et l'article 92 «L'administration de la justice»).

(c) Enactment of amendments to the Criminal Code by the Parliament of Canada to specifically identify hijacking and sabotage against aircraft, etc. as indictable offences.

(d) The pending legislation, Bill C-128—an Act to amend the Aeronautics Act, to provide the Minister of Transport with power to search citizens, baggage and cargo is a clear recognition that the development and implementation of security measures with respect to the prevention of crime involving criminal actions, be they either terrorist or aberrant behaviour in nature, and protection of the public is solely the responsibility of the State.

(e) Internationally, while the degree of responsibility undertaken by the State may vary depending upon political structure and other circumstances, it has been recognized generally that the State has accepted the responsibility and the cost burden thereof. In Europe, all States have accepted the security responsibility and the cost involved in screening and search of passengers and provision of law enforcement back-up. This is in accordance with ICAO and IATA positions. With the possible exception of Belgium, landing or other user charges have not been increased because of this situation. To date, the United States is the only significant exception and its position is being challenged by at least a dozen bills before Congress.

(f) The prevention of crime (as well as law enforcement) is the responsibility of the State. Measures related to the screening of passengers, baggage and cargo prior to boarding or after boarding the aircraft are crime prevention devices and as such should be established and implemented by the State. Airline employees are employed as specialists in a specific field of endeavour and as such, are not qualified in crime prevention functions nor would it be proper to require them to become so qualified.

(g) The intelligence material to combat unlawful interference in the case of subversion and all forms of terrorism may not effectively or safely be disseminated among general airline employees, but should be channelled through appropriate law enforcement agencies. In the case of paranoiacs, who in most instances are under medical care, the appropriate law enforcement agencies should be alerted by competent medical authorities to prevent serious crimes of all kinds including unlawful interference with civil aviation and its facilities. Here again, this privileged information should not be disseminated among general airline employees.

(h) It has been stated that "searches can only be conducted under the carrier tariff regulations until appropriate search legislation is passed". It is submitted that carrier tariff regulations do not provide for search of passengers, baggage or cargo. Under the law, in general, even police officers are not authorized to operate a search without a warrant issued by a competent court. It is only in exceptional cases that they can make a search without a warrant. At this time, the airlines have no such authority and it would be unwise to give, through amendments to the Aeronautics Act or otherwise, such extraordinary authority to the airlines which do not

c) L'adoption par le Parlement du Canada d'amendements au Code criminel pour définir spécifiquement la piraterie aérienne et les actes de sabotage contre les aéronefs et autres actes similaires, comme délits punissables.

d) Le projet de loi, le Bill C-128, loi modifiant la loi sur l'aéronautique, pour conférer au ministre des Transports le pouvoir de faire fouiller les citoyens, les bagages et le fret, est la confirmation nette que l'élaboration et l'application de mesures de sécurité pour empêcher la perpétration de délits impliquant des actions criminelles, qu'il s'agisse d'actes terroristes ou de comportement de caractère aberrant, et la protection du public, relèvent uniquement de l'État.

e) Sur le plan international, bien qu'il soit possible que l'étendue de la responsabilité assumée par l'État varie en fonction des structures politiques et d'autres facteurs, il a été généralement reconnu que l'État a accepté la responsabilité ainsi que le fardeau financier. En Europe, tous les gouvernements ont accepté d'assumer la responsabilité de la sécurité ainsi que les frais d'inspection et de fouille des passagers tout en fournissant le soutien nécessaire à l'application de la loi, ce qui est conforme aux positions adoptées par l'OACI et l'ATAI. À l'exception de la Belgique peut-être, les frais d'atterrissage et les autres droits perçus des usagers n'ont pas augmenté à cause de cette situation. Jusqu'à présent, les États-Unis constituent la seule exception importante et au moins une douzaine de projets de loi présentés au Congrès ont défié la position de ce pays.

f) La prévention du crime ainsi que l'application des lois incombent à l'État. Les mesures se rapportant à l'inspection des passagers, des bagages et des cargaisons, avant ou après l'embarquement sont des mesures de prévention du crime et devraient donc être prises et appliquées par l'État. Les employés des lignes aériennes sont des spécialistes dans un domaine défini et, comme tels, ne sont pas qualifiés pour remplir les fonctions de prévention du crime; il serait injuste d'exiger qu'ils le deviennent.

g) Les renseignements servant à combattre l'interférence illégale dans les cas de subversion et de toutes les autres formes de terrorisme ne peuvent être parfois communiqués à tout le personnel des lignes aériennes de façon efficace ou sûre, c'est pourquoi ils devraient être transmis aux organismes appropriés chargés d'appliquer les lois. Pour les paranoïaques, qui, dans la plupart des cas, sont sous traitement médical, les organismes chargés d'appliquer les lois devraient être avertis par les autorités médicales compétentes afin de prévenir les crimes sérieux de tout genre y compris l'interférence illégale avec l'aviation civile et ses services. Ici encore, ce renseignement confidentiel ne devrait pas être transmis à tout le personnel des lignes aériennes.

(h) On a déclaré que des fouilles ne pouvaient avoir lieu qu'en vertu du règlement sur le tarif des transporteurs, d'ici à ce qu'une loi appropriée concernant les fouilles ait été adoptée. Il faut noter que le règlement sur le tarif des transporteurs ne prévoit pas les fouilles des passagers, des bagages ni du fret. En vertu de la loi, en général, même les agents de police ne sont pas autorisés à effectuer une fouille sans un mandat délivré par un tribunal compétent. C'est seulement dans des cas exceptionnels qu'ils peuvent effectuer des fouilles sans mandat. À l'heure actuelle, les lignes aériennes n'ont pas la juridiction voulue et il ne serait pas judicieux, par des



have the structure and the organization of regular crime prevention and law enforcement agencies.

### 3. COST SHARING AND RECOVERY

(a) Generally, the States are providing free of charge security service at airports to counter unlawful interference with civil aviation and its facilities, thus the airlines and their passengers, baggage and cargo are provided with protection against unlawful acts in the same manner as that afforded to any other business or person engaged in lawful activities within the State.

(b) The additional and new costs resulting from the implementation of the security measures contemplated are social costs which are in no way different than those incurred for expanded crime prevention measures in other areas, i.e. narcotics, smuggling and civil disorders. Therefore, as in these other areas, the State should bear their intire cost and pay them out of general taxation funds.

(c) If for any reason, the entire cost cannot be covered in this manner, a portion of the costs, clearly identifiable as such, might be recovered from the travelling public either by charges for access to airport facilities collected by the State or levied by the airlines as a ticket surcharge. Recovery of these costs should not be achieved through increased landing fees, facility charges, etc.

(d) During the interim period pending amendment to the Aeronautics Act, the airlines should not be requested to implement, by themselves, any security measures unless and until they are assured that their costs will be reimbursed to them by the Federal Government.

(e) The airlines acknowledge responsibility for training their personnel as to the procedures to be used when an aircraft is threatened or subjected to unlawful interference and for producing "clean" aircraft. In addition, the security programme will be in any event costly for the airlines because of the impact of security measures upon operational factors which must invariably affect optimum aircraft performance.

### 4. PROVISION OF SECURITY MEASURES

(a) The fundamental responsibility for the protection of people and property rests with the State which alone has the physical and legal means to provide such protection both before and after the crime is committed. The State should therefore provide security measures considered necessary to prevent acts of unlawful interference with civil aviation and its facilities through a unified law enforcement agency. It should also provide security control at all airports in order to prevent unauthorized persons from having access to the ramp either through the terminal building of adjacent airport property.

modifications à la loi sur l'aéronautique, de donner cette juridiction extraordinaire aux lignes aériennes qui n'ont pas la structure ni l'organisation pour la prévention régulière des crimes ni d'organismes d'exécution de la loi.

### 3. PARTAGE DES FRAIS ET REMBOURSEMENT

(a) En général, les États assurent un service gratuit de sécurité aux aéroports pour empêcher la perpétration d'actes illégaux contre l'aviation civile et ses installations, donc les lignes aériennes et leur voyageurs, bagages et frets reçoivent, contre des actions illégales, la même protection que celle qui est offerte à toute entreprise ou personne s'occupant d'activités légales à l'intérieur de l'État.

(b) Les frais supplémentaires et nouveaux qui proviennent de l'application des mesures de sécurité prévues sont des frais sociaux qui ne sont en aucune façon différents de ceux encourus pour augmenter les mesures de prévention du crime dans d'autres domaines, par exemple: narcotics, contrebande et désordres civils. Par conséquent, comme dans ces autres domaines, l'État devrait assumer leur coût entier et le payer à même les fonds d'impôt général.

(c) Si pour une raison ou pour une autre, le coût global ne peut être couvert de cette façon, une portion des frais, clairement identifiés comme tels, pourrait être recouvrée des voyageurs au moyen de droits d'accès aux installations de l'aéroport, perçus par l'État ou prélevés par les sociétés aériennes sous forme de surtaxe sur les billets. Le recouvrement de ces frais ne devrait pas être fait au moyen d'une augmentation des droits de débarquement, des droits d'utilisation des installations, etc.

(d) Durant la période provisoire préalable à la modification de la loi sur l'aéronautique, on ne devrait pas demander aux sociétés aériennes de prendre elles-mêmes des mesures de sécurité, à moins et jusqu'à ce qu'elles soient assurées que leurs frais leurs seront remboursés par le gouvernement fédéral.

(e) Les sociétés aériennes admettent qu'il leur incombe de former leur personnel quant aux méthodes à employer lorsqu'un aéronef est menacé ou soumis à une intervention illégale et pour produire un aéronef «net». De plus, le programme de sécurité sera, en tout cas, coûteux pour les sociétés aériennes à cause de l'influence des mesures de sécurité sur les facteurs d'exploitation qui doivent invariablement toucher le rendement maximum de l'aéronef.

### 4. RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

(a) La responsabilité première pour la protection des personnes et de la propriété incombe à l'État qui, seul, a les moyens physiques et juridiques de fournir cette protection avant et après la commission d'un crime. L'État devrait donc fournir les mesures de sécurité considérées nécessaires pour prévenir des actes d'intervention illégale dans l'aviation civile et ses installations, par l'entremise d'un organisme central, d'application de la loi. Il devrait aussi fournir un contrôle sécuritaire à tous les aéroports afin d'empêcher que les personnes non-autorisées aient accès à la rampe, soit par le terminus soit par toute autre propriété adjacente de l'aéroport.

(b) Airlines should cooperate with the State in implementing any lawful measures required to prevent such unlawful interference but should not be involved in the actual crime prevention and law enforcement. Involvement of several airlines in crime prevention and law enforcement can only reduce the coordination and effectiveness of the security system.

#### 5. OBSERVATIONS REGARDING BILL C-128—AN ACT TO AMEND THE AERONAUTICS ACT

(a) Subsection 5.1 (1) authorizes the Governor-in-Council to make regulations directed to the carriers. Subsection 5.1 (2) authorizes the Minister to maintain such security measures as may be prescribed by regulations of the Governor-in-Council. It will be noted, however, that the security measures to be maintained by the Minister are in lieu of or in addition to the security measures required of the carriers. This, when read with draft Section 810 of the Regulations, indicates that the primary responsibility for law enforcement is being placed on the carriers as opposed to the Government. This is quite contrary to the practice of most other countries and it is submitted is not proper.

It is possible that the Government is anticipating and making of regulations regarding measures to be maintained by the Minister which will remedy the situation, but if so they have not yet been made available for consideration by the carriers.

(b) The prohibitions on persons boarding an aircraft, the obligation of a person to leave an aircraft and remove his baggage therefrom, and the prohibition on placing baggage, goods or cargo on an aircraft as provided for in sub-paragraphs 5.1 (3), (4) and (5) are all related to submitting to authorized searches required by a "security officer." Subsection 5.1 (12) provides that "authorized search" means a search carried out in such a manner and under circumstances as may be prescribed by the regulations made under Section 5.1. There is considerable doubt whether the Bill would authorize a search other than by a "security officer." Subsection 5.1 (6) adds to this doubt in that it only authorizes searches of unaccompanied material by a "security officer." It is imperative that the Act and Regulations leave no ambiguity with respect to the authority to search, as searches by persons not legally authorized to do so would invite civil litigation of a serious nature and possibly even charges of assault. In so stating, it is recognized that Subsections 5.1 (7) and (8) provide that notices be posted stating that no passenger or shipper is obliged to submit to searches of his person cargo, etc., but this only adds to our concern.

The aforesaid assumes that carrier employees or agencies employed by the carriers will not be designated as "security officers". The airlines agree that they should not be so designated.

(c) Subsection 5.1 (10) provides that the regulations made under the Section may authorize the Minister to make certain orders or directions. The carriers have been provided with draft Air Navigation Order, Series VIII, No. 4. However, draft Section 810 of the Regulations does not provide for the issuance of such Order

(b) Les compagnies d'aviation devraient coopérer avec l'État afin d'appliquer toutes mesures légales visant à empêcher une telle interférence illicite; sans toutefois prendre activement part à la prévention du crime et à l'application des lois. La participation de plusieurs compagnies d'aviation à la prévention du crime et à l'application de la loi ne peut qu'affaiblir la coordination et l'efficacité du système de sécurité.

#### 5. OBSERVATIONS RELATIVES AU BILL C-128—LOI MODIFIANT LA LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

(a) Le paragraphe 5.1 (1) autorise le gouverneur en conseil à établir des règlements à l'intention des transporteurs. Le paragraphe 5.1 (2) permet au ministre d'appliquer telles mesures de sécurité prescrites par règlement du gouverneur en conseil. Il y a lieu de noter, cependant, que les mesures de sécurité appliquées par le ministre remplacent ou s'ajoutent à celles requises des transporteurs. Cette disposition, lue conjointement avec l'article 810 des règlements indique que la responsabilité première pour l'application de la loi est celle des transporteurs au lieu d'être celle du gouvernement, ce qui est contraire aux usages de la plupart des autres pays et nous sommes d'avis qu'il ne devrait pas en être ainsi.

Le gouvernement s'attend probablement à ce que des règlements relatifs aux mesures de sécurité applicables par le ministre soient pris, ce qui remédiera à la situation. Cependant, s'il en est ainsi, ces règlements n'ont pas été présentés aux transporteurs pour qu'ils les étudient.

(b) L'interdiction à une personne de monter à bord d'un aéronef, l'obligation qu'elle a d'en descendre et d'en retirer ses bagages et l'interdiction de placer des bagages, des articles ou des marchandises à bord d'un aéronef conformément aux alinéas 5.1 (3), (4) et (5) se rattachent toutes à l'obligation de se soumettre à une fouille autorisée par l'agent de sécurité. L'article 5.1 (12) stipule que «fouille autorisée» désigne une fouille effectuée de la manière et dans les circonstances que peuvent prescrire les règlements établis en vertu du présent article. Il y a vraiment lieu de se demander si le bill autorise une fouille effectuée par une autre personne qu'un «agent de sécurité». L'article 5.1 (6) renforce de doute du fait que, en ce qui a trait aux effets non accompagnés, l'agent de sécurité est le seul qui soit autorisé à effectuer des fouilles. Il est essentiel fouilles, étant donné que toute personne non légalement autorisée pour effectuer des fouilles s'exposerait, ce faisant, à des poursuites graves devant les tribunaux civils et qu'on pourrait même l'accuser d'assaut. Dans cette optique, on comprend que les paragraphes (7) et (8) de l'article 5.1 stipulent que des affiches doivent être placées indiquant qu'aucun passager ou expéditeur ne doivent se prêter à des fouilles sur sa personne ou du fret, etc. mais cela ajoute encore à nos inquiétudes.

L'exposé ci-dessus laisse supposer que les employés du transporteur ou les agences employés par les transporteurs ne seront pas désignés comme «agent de sécurité». Les compagnies aériennes sont d'accord pour qu'on ne les désigne pas sous ce vocable.

(c) L'article 5.1 (10) stipule que les règlements établis en vertu du présent article peuvent autoriser le ministre à établir des arrêtés ou directives. On a fait parvenir aux transporteurs le projet d'instructions sur la navigation aérienne, série VIII, n° 4. Cependant, le projet d'article 810 du Règlement ne prévoit pas l'émission de pareille



and it is therefore assumed that an additional regulation will be forthcoming or that the Minister considers that he has authority to make the said ANO under another Air Regulation.

(d) Although Subsection 5.1 (6) authorizes a "security officer" to use force to gain access to the contents of baggage, goods or cargo, the Bill is silent as to the responsibility for damages that may flow therefrom. As such material will normally be in the custody of the carrier at that time, it should be made clear that the carrier will not be liable for damages in such an event.

(e) Both the Aeronautics Act and the Air Canada Act make specific reference to the carriage of mail. It should be made clear whether the term "goods and cargo" as used in Section 5.1 is intended to cover mail. Time has not permitted a review of the Statutes and Regulations relating to the carriage of mail but, generally, persons other than Post Office employees are prohibited from searching and otherwise interfering with the mails.

(f) It is presumed that the "security officers" designated by the Minister under Subsection 5.1 (9) would be deemed to be persons "employed for the preservation and maintenance of the public peace" as referred to in the definition of "peace officer" in the Criminal Code. However, if there is any doubt in this respect it should be eliminated. This is relevant with respect to the right to arrest, search, etc.

## 6. OBSERVATIONS REGARDING PROPOSED AND SERIES VIII No. 4 AND AMENDMENT TO AIR REGULATIONS 810

(a) Section 810 (3) requires the operator to use a security screening system as may be approved by the Minister. As the Minister may require amendments to the security screening system submitted by the operator, this Subsection gives the Minister unlimited power to impose on the operator a security screening system notwithstanding the cost and other ramifications thereof.

(b) The Order in its present form, applies to all commercial operators of aircraft in excess of 12,500 lbs. even though carriers other than Class I scheduled operators have not been informed regarding the pending security requirements. However, many such carriers will be unable to implement such plans.

(c) Subsection 810 (4) prohibits an operator from permitting a person to board an aeroplane unless the operator is "satisfied" that the person is not carrying any weapon, explosive or hazardous material (none of which are defined) or that he is not committing an offence under the law in force in Canada.

Although "satisfied" does not require absolute certainty, it imposes a subjective criterion and even if the operator acts reasonably, he may be legally compromised if he fails to meet the requirements of Subsections (a) and (b). Further, the Subsection places a totally impractical onus on the carrier with respect to the reference to offences under any law in force in Canada. To meet this onus the carrier would be required to have a thorough knowledge not only of the Criminal Code and other Federal legislation, but also the relevant legislation of ten Provinces.

instruction et il y a donc lieu de présumer qu'un autre règlement sera établi ou que le ministre estime qu'il a l'autorité voulue pour faire entrer dans le cadre d'un autre Règlement aérien lesdites instructions sur la navigation aérienne.

(d) Bien qu'en vertu du paragraphe 5.1 (6) «l'agent de sécurité» soit autorisé à employer la force nécessaire pour avoir accès aux bagages, biens ou fret, le bill ne parle pas de la responsabilité des dommages que cette mesure pourrait entraîner. Comme ce matériel sera alors normalement à la charge du transporteur, il faudrait préciser que celui-ci ne sera pas responsable des dommages, le cas échéant.

(e) La loi sur l'aéronautique et la loi sur Air Canada parlent toutes deux en termes précis du transport du courrier. Il faudrait préciser si l'expression «biens et fret» telle qu'elle est utilisée à l'article 5.1 comprend aussi le courrier. Faute de temps, il a été impossible de consulter les statuts et règlement relatifs au transport du courrier mais, en général, il est interdit à d'autres que les employés du ministère des postes de l'inspecter ou d'intervenir d'autre manière dans son expédition.

(f) On présume que les «agents de sécurité» désignés par le ministre aux termes du paragraphe 5.1 (9) seraient censément des personnes «employées à la préservation et au maintien de la paix publique» d'après la définition «d'agent de la paix» donnée dans le Code criminel. Cependant, s'il subsiste des doutes à ce sujet, il faudrait les éliminer, notamment lorsqu'il s'agit du droit de procéder à une arrestation, de fouiller et ainsi de suite.

## 6. OBSERVATIONS CONCERNANT LA SÉRIE PROPOSÉE ANO VIII N° 4 ET LA MODIFICATION DU RÈGLEMENT DE L'AIR N° 810

(a) L'article 810 (3) exige que l'exploitant utilise un système de vérification de sécurité approuvé par le ministre. Comme celui-ci peut exiger que l'on apporte des modifications au système proposé par l'exploitant, ce paragraphe accorde au ministre un pouvoir illimité d'imposer un système de vérification de sécurité à l'exploitant, sans tenir compte des frais entraînés et autres conséquences.

(b) L'ordre, sous sa forme actuelle, s'applique à tous les exploitants de lignes d'aviation commerciale dont les appareils dépassent 12,500 lbs. bien que les transporteurs, autres que ceux des exploitants d'appareils à horaire régulier de la Classe I, n'aient pas été informés des exigences de sécurité envisagées. Toutefois, de nombreux transporteurs de ce genre ne pourront mettre ces projets à exécution.

(c) Le paragraphe 810(4) interdit à l'exploitant de permettre à une personne de monter à bord d'un aéronef à moins de s'être «assuré» qu'elle ne transporte pas d'arme, d'explosif ou de produit dangereux (aucun n'est défini) ou qu'elle ne commet pas de délit aux termes d'une loi en vigueur au Canada.

Bien que le mot «assuré» ne signifie pas une certitude absolue, il exige un critère subjectif et même si l'exploitant agit avec prudence il peut être légalement compromis s'il ne répond pas aux exigences des paragraphes (a) et (b). En outre, ce paragraphe impose au transporteur un fardeau pratiquement intolérable puisqu'il y est question de tout délit commis aux termes d'une loi en vigueur au Canada. Pour bien s'acquitter de cette obligation, il faudrait que l'exploitant connaisse à fond non seulement le Code criminel et d'autres lois fédérales, mais les lois pertinentes des dix provinces.

(d) The aforesaid comments regarding the word "satisfied" apply also to sub-paragraph 5 and again the use of the term "no risk or hazard" places an impractical onus on the carrier.

(e) Subsection 6 is directed to the travelling public and prohibits a person from boarding an aircraft until searched if so requested by an operator, or if he has already boarded an aeroplane to submit to a search or leave the aeroplane. The apparent inconsistency between this subsection and the Bill which provides only for "security officers" to require searches has been referred to in the comments on the Bill.

(f) Subsection 7 requires the operator to order a person to leave the aeroplane whereas Subsection 5.1 (4) of the Bill only authorizes a "security officer" to do so. Subsection 7 further requires the operator to "prevent" a person from boarding the aeroplane under certain circumstances although the Bill does not give even a "security officer" such specific authority. Again, the question of civil liability or criminal assault is of paramount concern to the operators.

It is submitted that the obligation on the operator to advise the airport authority, police and all other operators of large aeroplanes at the airport of a refusal of a person to be searched is not practical. The operator should only be required to advise the nearest authority. Finally, the requirement on the operator to give the aforesaid advice appears to be totally inconsistent with Subsection 5.1 (7) of Bill C-128 in that it requires that passengers be notified that they are not obliged to submit to a search.

(g) The term "air piracy" used in Subsection 8 is not recognized in Canadian law nor in any of the international air law Conventions to which Canada is a party. As far as can be ascertained, it is peculiar to the law of the United States of America and should not be used in Canadian regulations.

The obligations of the operator under this Subsection are too rigid and it is submitted that a number of changes should be made therein, e.g. certain discretion should be left with the operator (for example, what constitutes "threat"), the examination of the aeroplanes, etc. should be the responsibility of the law enforcement authorities and the operator should not be obliged in all circumstances to advise the pilot-in-command of a threat.

(h) Proposed 810 (5) would require a total search of every item of baggage and cargo shipped by air. The cost of search of all passengers and carry-on baggage would be exorbitant. The cost of searching every single item of checked baggage and cargo would be astronomical.

(i) Application of the proposed ANO is not possible at small stations or isolated bases.

(d) Les observations ci-dessus concernant le mot «assuré» s'appliquent également au paragraphe 5 et, encore une fois, l'emploi de l'expression «aucun risque ou danger» impose au transporteur une obligation presque impossible à remplir.

(e) Le paragraphe 6 s'adresse aux voyageurs et interdit à une personne de monter à bord d'un aéronef avant d'avoir été fouillée, si l'exploitant l'exige, ou, si elle est déjà à bord, de se soumettre à une fouille ou de quitter l'appareil. La contradiction apparente qui existe entre ce paragraphe et le projet de loi, qui ne permet qu'aux «agent de sécurité» d'exiger une fouille a été mentionnée dans les observations sur le bill.

(f) Au paragraphe 7, on demande à l'exploitant d'ordonner à une personne de quitter l'avion alors qu'au paragraphe 5.1 (4) du bill, seul un agent de sécurité est autorisé à le faire. Au paragraphe 7, on demande en outre à l'exploitant d'«empêcher» une personne de monter à bord de l'avion dans certaines circonstances alors que le bill n'accorde même pas ce pouvoir à un «agent de sécurité». Encore une fois, c'est la question de la responsabilité civile ou de l'agression qui préoccupe le plus les exploitants.

L'obligation qui est faite à l'exploitant d'informer les autorités de l'aéroport, la police et tous les autres exploitants des grandes compagnies aériennes à l'aéroport si une personne refuse de se soumettre à la fouille n'est guère pratique, selon nous. L'exploitant devrait seulement être obligé d'informer l'autorité la plus proche. Enfin, l'obligation qui est faite à l'exploitant d'afficher l'avis susmentionné semble être totalement incompatible avec le paragraphe 5.1 (7) du bill C-128 qui précise que les passagers doivent être informés qu'ils ne sont pas obligés de se soumettre à une fouille.

(g) Le terme «piraterie aérienne» utilisé au paragraphe 8 n'est pas accepté dans la législation canadienne ni dans aucune des conventions internationales sur le droit aérien dont le Canada est signataire. Nous avons des raisons de penser que ce terme est particulier à la législation des États-Unis d'Amérique et qu'il ne devrait pas être utilisé dans des règlements canadiens.

Les obligations de l'exploitant en vertu de ce paragraphe sont trop rigoureuses et à notre avis, il faudrait y apporter plusieurs changements; ainsi, l'exploitant devrait avoir une certaine latitude par exemple, pour juger de ce que représente, une «menace», l'inspection des avions, etc., devrait incomber aux autorités chargées de faire respecter la loi et l'exploitant ne devrait pas être obligé, en toutes circonstances, de signaler l'existence d'une menace au commandant de bord.

(h) L'article 810 (5) tel qu'il est proposé exigerait une fouille complète de tous les bagages et du fret expédiés par voie aérienne. Le coût de la fouille de tous les passagers et de tous les bagages à main serait exorbitant. Les dépenses qu'entraînerait la vérification de tous les bagages enregistrés et de la cargaison seraient astronomiques.

(i) L'application du règlement proposé ANO est impossible dans de petites stations ou dans des bases isolées.



## SUMMARY

In summary, the airlines believe that:

(a) The responsibility for development and implementation of necessary security measures is clearly that of the State, and

(b) The cost of implementation of security measures for the protection of the public rests with the State, and

(c) The cost of internal airline security measures and training of airline personnel to cooperate with State authorities rests with the airlines, and

(d) The searching of passengers and baggage should be conducted by State personnel, and

(e) Airlines are responsible for the provision of a "clean" aircraft.

January 31st, 1973

## RÉSUMÉ

En résumé, selon les lignes aériennes:

a) la responsabilité de l'élaboration et de l'application des mesures de sécurité nécessaires incombe clairement à l'État;

b) les frais découlant de l'application des mesures de sécurité pour la protection du public sont payables par l'État;

c) les frais des mesures de sécurité interne des lignes aériennes et de la formation de leur personnel pour collaborer avec l'État relèvent des lignes aériennes;

d) la fouille des voyageurs et des bagages devrait être assurée par des fonctionnaires de l'État, et

e) les lignes aériennes ont la responsabilité de fournir des avions «propres».

Le 31 janvier 1973.

## APPENDIX "B"

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES VIII, NO. 4  
ORDER RESPECTING AIRCRAFT SECURITY*Short Title*

1. This Order may be cited as the *Aircraft Security Order (Air Carriers)*.

*Interpretation*

2. In this Order,

"air carrier" means any person who operates a large aeroplane for hire or reward;

"large aeroplane" means an aeroplane of more than 12,500 pounds maximum certificated take-off weight;

"security screening system" means a system, procedure or method by which a person, goods or material intended to be transported aboard an aeroplane may be inspected for the detection of weapons, explosives and hazardous materials.

*Approved Security Screening System Required*

3. Every air carrier shall

(a) within        days after the coming into force of this Order, submit to the Minister of Transport a written description of the security screening system that the air carrier is using or intends to implement and use; and

(b) on or before       , 1973, implement and use the security screening system or such amendment thereto as is approved by the Minister of Transport.

1. The *Air Regulations* are amended by adding thereto, immediately after section 809 thereof, the following section:

"810. (1) In this section

"large aeroplane" means an aeroplane of more than 12,500 pounds maximum certificated takeoff weight used in the carriage of passengers;

"security screening system" means a system, procedure or method by which a person, goods or material intended to be transported aboard an aeroplane may be inspected for the detection of weapons, explosives and hazardous materials.

(2) Every operator of a large aeroplane shall use a security screening system.

(3) Notwithstanding subsection (2), where the Minister by order directs an operator of a large aeroplane to implement and use a security screening system approved by the Minister, the operator shall,

## APPENDICE «B»

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE,  
SÉRIE VIII, N° 4  
ORDONNANCE PORTANT SUR LA SÉCURITÉ DES  
AÉRONEFS*Titre abrégé*

1. La présente ordonnance peut-être citée sous le titre *Ordonnance sur la sécurité des aéronefs (Transporteurs aériens)*

*Interprétation*

2. Dans la présente ordonnance,

«transporteur aérien» s'entend de toute personne qui exploite un gros avion contre un prix de location ou une rémunération;

«gros avions» s'entend de tout avion dont le poids maximum admissible au décollage est supérieur à 12 500 livres;

«système de sécurité» s'entend de tout système, procédure ou méthode permettant d'inspecter toute personne, toute marchandise ou tout produit destiné à être transporté à bord d'un avion, en vue de la recherche d'armes, d'explosifs et de matières dangereuses

*Système de sécurité approuvé requis*

3. Chaque transporteur aérien devra

(a) dans les        jours suivant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, présenter par écrit au ministre des Transports une description du système de sécurité que ledit transporteur aérien utilise ou a l'intention de mettre en application et d'utiliser; et

(b) le        1973, ou avant cette date, mettre en application et utiliser le système de sécurité ou toute modification qui y aura été apporté et qui aura été approuvée par le ministre des Transports.

1. Le *Règlement de l'Air* est modifié par l'addition, immédiatement après l'article 800, de l'article suivant:

«810. (1) Dans le présent article,

«gros avion» s'entend d'un avion dont le poids maximum admissible au décollage est supérieur à 12 500 livres et qui est utilisé pour le transport de passagers;

«système de sécurité» s'entend de tout système, procédure ou méthode permettant d'inspecter toute personne, toute marchandise ou tout produit destiné à être transporté à bord d'un avion, en vue de la recherche d'armes, d'explosifs et de matières dangereuses.

(2) Chaque exploitant de gros avion devra utiliser un système de sécurité.

(3) Nonobstant le paragraphe (2), lorsque le Ministre ordonnera par décret à l'exploitant d'un gros avion de mettre en application et d'utiliser un système de sécurité approuvé par le Ministre, l'exploitant devra



(a) within such time as the Minister may prescribe in the order, submit to the Minister a written description of the security screening system that the operator is using or intends to implement and use; and

(b) on or before such date as the Minister may prescribe in the order, implement and use such security screening system or amendment thereto as the Minister may approve for that operator.

(4) An operator of a large aeroplane shall not permit a person to board the aeroplane for the purpose of flight unless the operator is satisfied

(a) that the person is not taking on board the aeroplane any weapon, explosive or hazardous material; or

(b) that the person, in taking on board the aeroplane a weapon, explosive or hazardous material is not committing an offence under any law in force in Canada.

(5) No operator of a large aeroplane shall permit any baggage or cargo to be placed on board the aeroplane for the purpose of flight unless the operator is satisfied that the contents of the baggage or cargo presents no risk or hazard to the aeroplane or its passengers.

(6) A person who has been requested by an operator of a large aeroplane to submit to or submit his clothing, personal effects or baggage to a search or detector test for weapons, explosives or hazardous materials

(a) shall not board any aeroplane operated by the operator until such search or test has been completed to the satisfaction of the operator; or

(b) shall, if he has boarded an aeroplane operated by the operator and the aeroplane is stationary, forthwith submit to such search or test or leave the aeroplane.

(7) When a person who is on board, boarding or waiting to board a large aeroplane refuses to submit to or submit his clothing, personal effects or baggage to a search or detector test for weapons, explosives or hazardous materials when requested to do so by the operator of the large aeroplane, the operator shall

(a) if the person is on board the aeroplane and it is stationary, order the person to forthwith leave the aeroplane, or

(b) if the person has not boarded the aeroplane, prevent the person from boarding;

and the operator shall forthwith advise the airport authority, police and all other operators of large aeroplanes at that airport of the refusal.

(8) When an operator of a large aeroplane receives a bomb or air piracy threat against a particular aeroplane or flight, the operator shall,

(a) dans les délais que pourra prescrire le Ministre dans le décret, présenter par écrit au Ministre une description du système de sécurité que l'exploitant utilise ou a l'intention de mettre en application et d'utiliser; et

(b) à la date ou avant la date que le Ministre pourra prescrire dans le décret, mettre en application et utiliser un système de sécurité ou modification que le Ministre pourra approuver pour cet exploitant.

(4) L'exploitant d'un gros avion ne devra permettre à personne de monter à bord de l'avion avec l'intention d'y demeurer en vol à moins que ledit exploitant ne soit certain

(a) que cette personne n'emporte pas à bord de l'avion une arme, un explosif ou une matière dangereuse quelconque; ou

(b) que cette personne, en emportant à bord de l'avion une arme, un explosif ou une matière dangereuse, ne commet pas une infraction à une quelconque loi en vigueur au Canada.

(5) Aucun exploitant de gros avion ne permettra de placer à bord de l'avion des bagages ou du fret devant y demeurer en vol, à moins que ledit exploitant ne soit certain que le contenu des bagages ou du fret ne constitue pas de risque ou de danger pour l'avion ou ses passagers.

(6) Toute personne à laquelle l'exploitant d'un gros avion aura demandé de se soumettre ou de soumettre ses vêtements, articles personnels ou bagages à la fouille ou à l'épreuve d'un détecteur d'armes, d'explosifs ou de produits dangereux

(a) ne pourra monter à bord de tout avion exploité par l'exploitant tant que cette fouille ou cette épreuve n'aura pas été accomplie à la satisfaction de l'exploitant; ou

(b) devra, si elle est à bord de l'avion exploité par l'exploitant et que cet avion est stationnaire, se soumettre immédiatement à ladite fouille ou épreuve ou quitter l'avion.

(7) Lorsqu'une personne déjà à bord d'un gros avion, y embarquant ou se préparant à y embarquer, refuse de se soumettre ou de soumettre ses vêtements, articles personnels ou bagages à la fouille ou à l'épreuve d'un détecteur d'armes, d'explosifs ou de matière dangereuses, quand l'exploitant du gros avion le lui demandera, l'exploitant devra

(a) si cette personne est à bord de l'avion et que l'avion est stationnaire, ordonner à la personne de quitter immédiatement l'avion, ou

(b) si cette personne n'a pas encore embarqué dans l'avion, empêcher la personne d'y embarquer;

et l'exploitant devra immédiatement aviser de ce refus les autorités aéroportuaires, la police et les autres exploitants de gros avions de cet aéroport.

(8) Lorsque l'exploitant d'un gros avion reçoit une menace de bombe ou de piraterie aérienne contre un avion ou un vol précis, l'exploitant doit

(a) when the aeroplane concerned is not in flight,

(i) remove the aeroplane to a place of safety on the airport as directed by the airport authority;

(ii) conduct an examination of the aeroplane, passengers, baggage and hand baggage with or without the use of detection devices; and

(iii) advise the appropriate airport and police authorities of the circumstances of the threat; or

(b) when the aeroplane concerned is in flight,

(i) advise the pilot-in-command; and

(ii) advise the appropriate airport and police authorities of the circumstances of the threat."

(a) si l'avion en question n'est pas en vol

(i) déplacer l'avion jusqu'à un endroit sûr de l'aéroport conformément aux directives des autorités aéroportuaires;

(ii) effectuer avec ou sans détecteur un examen de l'avion, des passagers, des bagages et des bagages à main et

(iii) aviser les autorités compétentes de l'aéroport et de la police, des circonstances de la menace; ou

(b) si l'avion en question est en vol

(i) aviser le pilote commandant de bord; et

(ii) aviser les autorités compétentes de l'aéroport et de la police des circonstances de la menace."









HOUSE OF COMMONS

-782  
CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 13

Fascicule n° 13

Thursday, June 14, 1973

Le jeudi 14 juin 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

Président: M. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-128, An Act to amend the  
Aeronautics Act

CONCERNANT:

Bill C-128, Loi modifiant la Loi  
sur l'aéronautique

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

|                    |                  |
|--------------------|------------------|
| Atkey              | Campbell         |
| Beatty             | Ellis            |
| (Wellington-Grey-  | Ethier           |
| Dufferin-Waterloo) | Godin            |
| Benjamin           | Guay             |
|                    | (Saint-Boniface) |

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

|             |                     |
|-------------|---------------------|
| Howard      | Poulin              |
| Loiselle    | Railton             |
| Mazankowski | Thomas (Moncton)    |
| McKenzie    | Turner              |
| Mitges      | (London East)—(19). |

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Tuesday, June 12, 1973:

Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo)  
replaced Mr. Frank;  
Mr. Thomas (Moncton) replaced Mr. Reynolds.

On Thursday, June 14, 1973:

Mr. Atkey replaced Mr. Kempling;  
Mr. Benjamin replaced Mr. Rose;  
Mr. Mitges replaced Mr. Forrestall;  
Mr. Railton replaced Mr. Duquet.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 12 juin 1973:

M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo)  
remplace M. Frank;  
M. Thomas (Moncton) remplace M. Reynolds.

Le jeudi 14 juin 1973:

M. Atkey remplace M. Kempling;  
M. Benjamin remplace M. Rose;  
M. Mitges remplace M. Forrestall;  
M. Railton remplace M. Duquet.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 14, 1973

(18)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:45 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Atkey, Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Benjamin, Campbell, Ellis, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Loiselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Mitges, Poulin, Railton, Thomas (*Moncton*) and Turner (*London East*).

*Other Member present:* Mr. Jarvis.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. J. Descary, Manager, Ottawa International Airport; Mr. H. E. A. Devitt, Manager, Toronto International Airport; Mr. W. J. Heikkinen, Manager, Thunder Bay Airport; Mr. W. M. McLeish, Director General, Civil Aeronautics.

Mr. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*) moved,—That this Committee instruct the Sub-committee on Agenda and Procedure to make arrangements in consultation with the Minister of Transport for the Minister to appear before the Committee, prior to the summer recess, to explain the policy of the federal government with regard to the transportation problems of South Western Ontario.

After debate thereon, the question being put on the said motion, it was agreed to, unanimously.

The Committee resumed consideration of Bill C-128, An Act to amend the Aeronautics Act.

On Clause 1—

Messrs. Descary, Devitt and Heikkinen answered questions.

It was agreed that a letter, dated June 14, 1973, from Mr. A. C. Morrison, President, Air Transport Association of Canada, to the Clerk of the Committee, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "C"*)

Mr. McLeish answered questions.

At 5:30 o'clock p.m., on motion of Mr. Campbell, the Committee adjourned on division, to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 14 JUIN 1973

(18)

(Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 45, sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Atkey, Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*), Benjamin, Campbell, Ellis, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Loiselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Mitges, Poulin, Railton, Thomas (*Moncton*) et Turner (*London-Est*).

*Autre député présent:* M. Jarvis.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. J. Descary, directeur, Aéroport international d'Ottawa; M. H. E. A. Devitt, directeur, Aéroport international de Toronto; M. W. J. Heikkinen, directeur, Aéroport de Thunder Bay; M. W. M. McLeish, directeur général, Aéronautique civile.

M. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*) propose,—Que le comité charge le sous-comité du programme et de la procédure de prendre des dispositions, en consultation avec le ministre des Transports, pour que le Ministre témoigne devant le Comité avant les vacances d'été, afin d'expliquer la politique du gouvernement fédéral en ce qui concerne les problèmes de transport dans le sud-ouest de l'Ontario.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée à l'unanimité.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-128, loi modifiant la loi sur l'aéronautique.

Sur l'article 1:

MM. Descary, Devitt et Heikkinen répondent aux questions.

Il est convenu qu'une lettre, en date du 14 juin 1973, émanant de M. A. C. Morrison, président de *Air Transport Association of Canada*, adressée au greffier du Comité, soit imprimée en appendice au procès-verbal et aux témoignages d'aujourd'hui (*Voir Appendice «C»*).

M. McLeish répond aux questions.

A 17 h 30, sur la motion de M. Campbell, adoptée sur division, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 14, 1973

• 1545

[Text]

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum. We shall proceed in hopes of being in a position to be through with Bill C-128 today.

**Mr. Howard:** I would like to raise a point of order. I really do not think the Committee can proceed in the absence of Mr. Guay.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, the weight of the Liberal Party is here.

**The Chairman:** Mr. Guay is a very important member, but he actually fills only one chair.

We have with us today three airport managers . . .

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Just before we get into the orders that we have before us, I would like to move a motion which I believe could be dealt with very expeditiously.

I move that this Committee instruct the steering committee to make arrangements, in consultation with the Minister of Transport, for the Minister to appear before the Committee prior to the summer recess to explain the policy of the federal government with regard to the transportation problems of Southwestern Ontario.

**The Chairman:** The Clerk informs me that at the moment there is nothing before the Committee other than this bill. As the motion suggests that this Committee instruct the steering committee to make arrangements, I suppose the steering committee could look into the possibility of having the Minister back for this or other reasons. The Minister will be before the Committee, I hope, in the final wrap-up of this bill, clause by clause. I guess it is in order and I hope we can deal with it quickly and move on.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, for the benefit of the members who serve on the steering committee, can we ask Mr. Beatty to elaborate what he has in mind? It seems to me this particular issue has been before the Committee before. It was raised when we were considering the estimates of the Canadian Transport Commission and I wonder just what Mr. Beatty has in mind in further pursuit of this particular matter.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Thank you, Mr. Chairman. It is just as Mr. Mazankowski says, this has been a matter of great concern to the Committee for several months, actually several years, I guess. There was a report of this Committee last June which recommended steps be taken by the Minister and by the House with regard to the transportation situation in southwestern Ontario. No action has been taken since that time, as Mr. Mazankowski points out. Mr. Benson has been before the Committee and I had the opportunity at that time to question him about the role of the CTC with regard to transportation in southwestern Ontario but as Mr. Benson made the point at that time, the question of policy is something which will have to come from the government itself and he suggested to me at that time if I wish to deal with matters of policy I would have to have the Minister before us to do so.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 14 juin 1973

[Interpretation]

**Le président:** Messieurs, nous avons le quorum. Nous allons reprendre l'étude du Bill C-128 dans l'espoir d'en terminer aujourd'hui.

**M. Howard:** J'invoque le Règlement. Je ne pense pas que le Comité puisse commencer à siéger sans M. Guay.

**M. Ellis:** Monsieur le président, le parti libéral est représenté en masse.

**Le président:** M. Guay est un membre important de notre Comité, mais il n'occupe qu'un seul siège.

Les directeurs de trois aéroports sont avec nous aujourd'hui . . .

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Permettez-moi de proposer en vitesse une motion avant de passer à l'étude du projet de loi.

Je propose que ce Comité donne l'instruction à son comité directeur de faire les arrangements nécessaires en consultation avec le ministre des Transports pour que ce dernier comparaisse devant le Comité avant l'intersession pour expliquer la position du gouvernement fédéral au sujet des problèmes que posent les moyens de transport dans le Sud-ouest de l'Ontario.

**Le président:** Le greffier vient de m'indiquer que le Comité est uniquement saisi du projet de loi. Puisque la motion propose que le Comité donne l'instruction à son comité directeur de faire certains arrangements, j'imagine que le dernier pourrait voir s'il est possible de faire venir le ministre. J'espère que le ministre viendra nous rendre visite pour l'étude article par article du projet de loi. Je crois que c'est prévu et j'espère que nous en aurons terminé rapidement.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, est-ce qu'il serait possible que M. Beatty explique mieux le but de sa motion pour que les membres du comité directeur soient bien informés? Il me semble que le Comité ait déjà discuté de ce problème. Il s'est posé lors de l'examen des prévisions budgétaires de la Commission canadienne des transports. Je me demande pour quelles raisons M. Beatty revient sur ce point.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Merci, monsieur le président. M. Mazankowski a raison de nous faire remarquer que ce sujet occupe le Comité depuis plusieurs mois, en fait, depuis des années déjà. Au mois de juin dernier, le Comité a rédigé un rapport dans lequel il recommande certaines mesures à prendre par le ministre et par la Chambre pour améliorer les moyens de transport dans le Sud-ouest de l'Ontario. M. Mazankowski vient également de nous dire que rien n'a été fait depuis. M. Benson a comparu devant notre Comité et j'ai eu l'occasion de le questionner au sujet du rôle de la Commission des transports en ce qui concerne les moyens de transport dans le Sud-ouest de l'Ontario. M. Benson nous a néanmoins répondu que ce sera au gouvernement de prendre position, puisqu'il s'agit d'une question politique, et que je devrais par conséquent m'adresser au ministre.



[Texte]

I had the opportunity today to accompany a delegation meeting with some of the Minister's officials to discuss the problem of transportation in southwestern Ontario, transportation which is quite inadequate and it is my impression that the government is not prepared at present to take any action to alleviate the problems in southwestern Ontario. For this reason I believe it is necessary for the members of this Committee to ask the Minister to come before us again so that we can explore this matter further and so that we could find out exactly what government policy is.

**The Chairman:** Well, Mr. Beatty, we are here to study Bill C-128, but as you are just asking the steering committee to try to do something about it, I would like to put the question quickly and dispose of it one way or the other.

Go ahead, Mr. Howard.

**Mr. Howard:** Mr. Chairman, I do not want to argue or belabour the point too much but a propos studies into transportation matters, you recall that I have had what initially was a notice of intention to move a motion with respect to transportation and communication questions in all of western Canada which is no less important than southern Ontario or any other place but which has been an area of neglect too. I feel somewhat disadvantaged by the fact that the last meeting scheduled for this Committee to consider the estimates was on that day, May 31, when by the standing orders, they are extracted from the committee. As you recall, Mr. Chairman from conversations with...

**An hon. Member:** Very well.

• 1550

**Mr. Howard:** ... somebody on the steering committee of some prominence, on that day it would have been my intention to move the particular motion concerning that subject matter. I have been delaying ever since then by agreement and at request, hoping that at some time we could come along and deal with that. I do feel a bit disadvantaged by it and I think one is equally important as the other. I feel if there is persistence in putting this question, fine, I will support it.

**The Chairman:** Mr. Beatty is not getting ahead of you though he may be catching up and getting even with you. All he is doing is asking the steering committee to try to make some kind of arrangement.

**Mr. Howard:** I realize what he is doing, Mr. Chairman. I am just putting my views on the record.

**The Chairman:** I appreciate your views and I will remember your motion. I will do everything I can to get it into a position where it can be put, believe me.

Shall I put the question?

Motion agreed to.

**The Chairman:** Gentlemen, we have before us three airport managers. On my far right is Mr. Descary, manager of Ottawa Airport; then Mr. Devitt, manager of Toronto Airport; and next to me is Mr. Heikkinen, manager of Thunder Bay Airport.

[Interprétation]

Aujourd'hui, j'ai eu l'occasion d'accompagner une délégation qui a rencontré quelques hauts fonctionnaires du ministère pour discuter du problème des moyens de transport dans le Sud-ouest de l'Ontario qui sont tout à fait insuffisants. J'ai l'impression que le gouvernement n'est pas encore prêt à prendre les mesures adéquates pour résoudre ce problème. C'est pourquoi les membres de ce Comité doivent demander au ministre de revenir pour que nous puissions en discuter ensemble et voir quelle est exactement la position du gouvernement.

**Le président:** Eh bien, monsieur Beatty, nous sommes ici pour étudier le Bill C-128, mais je pense que nous pourrions voter rapidement votre motion puisqu'elle ne fait que demander au comité directeur d'essayer de faire quelque chose.

Allez-y, monsieur Howard.

**M. Howard:** Monsieur le président, sans trop vouloir insister je tiens néanmoins à vous rappeler que j'avais annoncé une motion concernant les moyens de transport et de communication dans l'Ouest du Canada qui ont été tout aussi négligés que ceux du Sud de l'Ontario. Je me sens quelque peu désavantagé du fait que la dernière réunion d'examen des prévisions budgétaires du Comité avait été prévue justement pour ce jour-là, le 31 mai, en dépit de ce qu'elles aient été retirées du mandat du Comité par le règlement. Vous vous souviendrez peut-être des conversations que vous, monsieur le président,...

**Une voix:** Très bien.

**M. Howard:** ... avez menées avec un membre éminent du comité directeur et qui vous ont appris mon intention de proposer une motion à ce sujet ce jour-là. J'ai accepté de retarder cette motion dans l'espoir que l'occasion de la déposer se présentera un jour. Je me sens donc désavantagé car je pense que ma motion est aussi importante que l'autre. Si vous insistez néanmoins de la mettre aux voix, je l'appuierai.

**Le président:** M. Beatty n'est nullement en avance sur vous, il ne fait que rattraper. Il demande seulement au comité directeur d'essayer de parvenir à un arrangement quelconque.

**M. Howard:** Je sais, monsieur le président. Je vous donne simplement mon avis.

**Le président:** Vous avez raison et je n'oublierai pas votre motion. Je ferai mon possible de lui trouver un moment, croyez-moi.

Êtes-vous prêts à voter?

La motion est adoptée.

**Le président:** Messieurs, nous avons les directeurs de trois aéroports avec nous. Sur ma droite se trouvent M. Descary, le directeur de l'Aéroport d'Ottawa, ensuite M. Devitt, directeur de l'Aéroport de Toronto et tout de suite à côté de moi se trouve M. Heikkinen qui est le directeur de l'Aéroport de Thunder Bay.

## [Text]

I would caution the Committee to try to hold their remarks to security operations at the terminals rather than getting into the operation of the coffee shop or other refreshment centres that you may or may not have some beef about.

Having said that, I have Mr. Mazankowski on my list, and Mr. Ellis has indicated that he has a question, as have Mr. McRae, Mr. Howard and Mr. Atkey.

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman. First, I would like to express, on behalf of the members on this side, our appreciation to the managers who have taken the time out to appear before the Committee here this afternoon to deal with a bill which is certainly a very topical point of discussion at this particular time. I assure you that we only request your presence here for a better understanding of the operations and implementations of this bill, having regard to the fact that you have witnessed some security operations being undertaken at your particular airports.

My questions will be of a general nature and I would appreciate the three respective airport managers commenting on their particular operations. I wonder if the managers would care to enlighten the Committee, in a general way, on the impact that the implementation of the security checks has had, as we now know them; how these have affected the operations of your particular airport and whether you have encountered any significant difficulties in respect of the carrying out of these security checks, conducted over the past two or three months?

**The Chairman:** Which one of the witnesses did you wish to reply?

**Mr. Mazankowski:** I would like all three to comment on that particular question, having regard to the fact that the airport managers represent different sizes of airports. What we really want to determine is the effect and the impact of these operations on the various standards of airports that we have throughout the country.

**The Chairman:** Perhaps that would be as good an opener as any, to allow each one of you gentlemen to explain how the security measures have been implemented and how they have worked out at your individual terminals. Perhaps you could lead off, Mr. Heikkinen.

**Mr. W. J. Heikkinen (Manager, Thunder Bay Airport):** In the terminal building at Thunder Bay, we placed a barrier in the form of a moveable wall partitioning to separate those who had been screened from those who had not been screened. Once these people go through the screening process they are contained within this holding room and the others are outside of this, thereby ensuring there is no contact from one to the other.

**Mr. Mazankowski:** Would you be making any recommendations for some permanent changes in the physical structure of your airport to accommodate security checks on a permanent basis.

• 1555

**Mr. Heikkinen:** There have been studies carried out regarding the implementation of permanent security facilities, so that the screening people may be accommodated adequately. There is a project on at the present time to evaluate the terminal building for space.

## [Interpretation]

Je vous prierais de vous en tenir aux questions de sécurité dans les aéroports même et de ne pas poser des questions au sujet de l'exploitation des cafétérias ou bars qui ont eu le bonheur ou le malheur d'attirer votre attention.

Ceci dit, je donnerai la parole à M. Mazankowski, ensuite à M. Ellis, M. McRae, M. Howard et M. Atkey.

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président. Tout d'abord, j'aimerais remercier au nom des députés de mon comté les directeurs d'avoir trouvé le temps de comparaître devant notre Comité cet après-midi pour étudier ce projet de loi très actuel. Je vous assure que nous vous avons uniquement invités afin de mieux comprendre les implications de ce projet de loi car vous avez été témoins vous-mêmes des mesures de sécurité prises dans vos aéroports respectifs.

Mes questions sont d'ordre général et j'aimerais que les trois directeurs nous donnent leur avis. Pouvez-vous nous parler d'une manière générale de l'effet des inspections et fouilles qui se font maintenant. J'aimerais savoir de quelle manière elles ont affecté le déroulement du trafic et si elles vous ont causé des problèmes dans les deux ou trois derniers mois.

**Le président:** A quel témoin vous adressez-vous?

**M. Mazankowski:** A tous les trois, puisqu'ils représentent des aéroports de dimensions différentes. J'aimerais savoir quelles sont les conséquences de telles mesures pour les différents aéroports canadiens.

**Le président:** Je pense que c'est une bonne idée de permettre aux trois témoins de nous expliquer comment et avec quel succès les mesures de sécurité ont été appliquées dans les différents aéroports. Nous pourrions peut-être commencer par M. Heikkinen.

**M. W. J. Heikkinen (directeur, Aéroport de Thunder Bay):** Nous avons érigé une barrière amovible dans l'aéroport de Thunder Bay afin de séparer les passagers qui sont déjà passés par les détecteurs des autres. Les passagers qui ont subi l'inspection doivent rester à l'intérieur de cet endroit tandis que les autres sont à l'extérieur pour qu'il n'y ait pas de contact entre eux.

**M. Mazankowski:** Voudriez-vous recommander certains changements permanents apportés à l'aménagement de votre aéroport pour faciliter les contrôles?

**M. Heikkinen:** Des études sur l'installation d'équipement de sécurité permanent ont été entreprises pour faciliter le travail aux agents de la sécurité. Nous n'avons pas encore entrepris d'études, d'évaluation de l'espace disponible dans l'aéroport.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Has it affected the throughput capacity of your terminal? Has the effects of the security checks impaired it in any way? Do you envision any impairment or slowing up of the processing of passengers as a result of your physical facilities.

**Mr. Heikkinen:** No, it has not.

**Mr. Mazankowski:** Have you encountered any difficulties from passengers, or complaints over the implementation of the security checks? Have you run into any irate passengers as a result of the checks?

**Mr. Heikkinen:** There have been no complaints conveyed to me, although some of the airlines have advised there have been some very few persons who have felt that it was not really necessary. However, the majority are very pleased to see this put into effect.

**Mr. Mazankowski:** This may be an unfair question but perhaps you would care to comment on it. Would you consider it more advisable to have the security checks carried out by a federal force rather than an independent force hired by the airlines, to have the utmost in efficiency and consistency throughout the country?

**Mr. Heikkinen:** Any force, provided they are competent, should serve the purpose.

**Mr. Mazankowski:** Would you be concerned about the consistency from airport to airport? Would there have to be some very strict guidelines which would have to be adhered to? Would this not be more difficult in unit forces rather than in a blanket force provided by the federal government?

**Mr. McRae:** On a point of order, Mr. Chairman, I think that the witness is being asked to comment and to set a statement of policy here.

**Mr. Mazankowski:** With all due respect, Mr. McRae, I prefaced my remarks with the understanding that the witness did not have to respond if he did not feel it within his realm of jurisdiction, and I respect his judgment in that regard.

If Mr. Heikkinen has completed his remarks would Mr. Devitt care to comment in a general way?

**Mr. H. E. A. Devitt (Manager, Toronto International Airport):** Mr. Chairman, I am sure that you appreciate that I speak for a much larger system. Since April 29, at the twin-terminal system handling up to 30 carriers, the matter of security checks for passengers has been implemented over the past several months, specifically since the March 31 deadline. Both terminals lend themselves to very easy security clearance of passengers. Those of you who know the Toronto aeroquay, or the circular terminal realize that you are checked on this security aspect when you enter or depart your room and you are held there in a sterile state, in effect, until you board the aircraft, with no further exposure to the public.

Terminal 2, for those of you who have had the opportunity and the pleasure to go through it—and it is invigorating for your health too, gentlemen—know that you pass into a completely sterile nodule, where you are then free to do what you wish with more conveniences such as bars and restaurants.

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** Le contrôle a-t-il affecté l'activité de votre aéroport? Y a-t-il eu des délais? Croyez-vous qu'il y aura des retards pour les passagers à cause de l'équipement?

**M. Heikkinen:** Non.

**M. Mazankowski:** Les passagers se sont-ils plaints de l'application des mesures de sécurité? Est-ce qu'il est arrivé que des passagers se soient mis en colère pour cela?

**M. Heikkinen:** A ma connaissance, il n'y a pas eu de plaintes, quoi que plusieurs lignes aériennes aient constaté que certains passagers trouvaient ces inspections inutiles. La plupart des voyageurs sont néanmoins heureux de l'application de ces mesures.

**M. Mazankowski:** Maintenant j'aimerais vous poser une question assez spéciale, mais vous n'êtes pas obligés d'y répondre. Pensez-vous qu'il serait préférable de donner la responsabilité du contrôle à des agents fédéraux plutôt qu'au personnel indépendant de lignes aériennes afin de garantir l'efficacité maximale et l'uniformité des contrôles dans l'ensemble du pays.

**M. Heikkinen:** N'importe quelle force de contrôle ferait l'affaire, pourvu qu'elle soit compétente.

**M. Mazankowski:** Voudriez-vous que le contrôle soit le même dans tous les aéroports? Pensez-vous qu'il est nécessaire de donner des directives très strictes? Ne croyez-vous pas que ce travail pourrait être plus facilement accompli par un corps fédéral que par des unités indépendantes?

**M. McRae:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. On demande aux témoins de se prononcer sur une question d'ordre politique.

**M. Mazankowski:** C'est pourquoi j'ai averti le témoin qu'il n'était pas obligé de me répondre au cas où il se sentirait incompétent en la matière, monsieur McRae.

Si M. Heikkinen a terminé, je pourrais peut-être demander son avis à M. Devitt.

**M. H. E. A. Devitt (directeur, Aéroport international de Toronto):** Vous comprendrez que je représente l'aéroport beaucoup plus grand. Depuis le 29 avril, nous contrôlons les passagers dans les deux aéroports qui peuvent accueillir jusqu'à 30 avions. Ce contrôle est en fonction depuis plusieurs mois déjà, mais surtout depuis la date limite du 31 mars. Les deux aéroports se prêtent très facilement à ce genre de mesures de sécurité. Ceux d'entre vous qui connaissent l'aéroport de Toronto ou le terminus circulaire savent qu'il faut passer par un détecteur en entrant dans la salle de départ et encore une fois avant de monter à bord et que le public n'y a pas accès.

Ceux d'entre vous qui ont eu le plaisir et la chance, car c'est très bon pour la santé, de passer par l'aéroport numéro 2, savent qu'il faut traverser une petite cellule dans laquelle vous êtes libres de faire ce que vous voulez, et avec plus de confort que dans un bar au restaurant.

[Text]

**Mr. Ellis:** I have heard other adjectives used.

• 1600

**Mr. Devitt:** It is a matter of opinion, sir. I am proud of it; other people are not necessarily of the same opinion. In Terminal 2, since April 29 there has been a very clean and effective security system through a number of entrances, depending upon the flow of inbound traffic, and because of the latest X-ray and electronic detection devices that we have in Canada, and they are at Toronto, we have gotten the passengers through with a minimum of inconvenience. In fact, there has been no reported inconvenience. From my point of view I never have experienced any irate passenger objecting to the security check. Rather, it is to the contrary, that it is for their safety, so why not? So the minute, if it is even that, during which they experience being searched is of no consequence to them. The carriers, as a group, tell me and I speak now from an input from what we call the airline committee of Toronto, which is a monthly forum we hold, that passenger reaction is positive, in favour. The odd lady does not appreciate being magnetometered, if I can call it that, by a gentleman and may express the desire to be magnetometered by a lady, but that is very very infrequently and that is always possible.

**Mr. Howard:** What about the reverse?

**Mr. Devitt:** There is never any objection in the other direction.

**Mr. Mazankowski:** You are speaking now about the latest electronic detection devices that you have. What about the other terminal where you do the actual physical check?

**Mr. Devitt:** The other terminal is handled by walk-through devices provided by the carriers and, originally, by the Ministry of Transport. We provided several initial walk-through devices and magnetometers, all with their individual security staffs, some private security agencies, and the Mississauga Police who are retained on a part-time and an off-duty basis. There have been no significant problems or delays that have been identified. In my opinion, and I reflect the inputs of others, they have been generally very widely and fully accepted by the traveling public as a benefit to them and to their safety.

There are other advantages. Since November 11, 1972 we never have had the threat of a highjacking at Toronto International Airport and all that that implies in costs, inconvenience and so on.

**Mr. Mazankowski:** The detection equipment that you have in terminal number 2 is fairly sophisticated. Could you indicate to the Committee what the equipment is worth in that particular airport? And is this what we are looking at in the future?

**Mr. Devitt:** Sir, I can ballpark the estimate. There are gentlemen here who can be specific. The X-ray device and the walk-through device being used are in the order of, I believe, \$20,000 to \$25,000 per unit.

That X-ray device for hand baggage is a winner. And it meets all the necessary radiation limitations from a health point of view, which of course has all been well established in advance.

[Interpretation]

**M. Ellis:** J'en ai déjà entendu d'autres commentaires.

**M. Devitt:** C'est une question de goût. J'en suis fier, mais vous n'êtes pas obligés d'être de mon avis. Depuis le 29 avril, nous avons un système de contrôle très souple et très efficace dans l'aérogare numéro 2. Il y a plusieurs entrées, que nous utilisons selon le volume de passagers et de bagages à inspecter. Grâce au nouvel équipement de détection électronique et par rayon X qui est installé à Toronto, nous avons pu faire passer les voyageurs avec un minimum de retard. En fait, il n'y a jamais eu de problèmes. Je n'ai jamais rencontré de passagers qui ont protesté contre le contrôle. Ils s'y prêtent, au contraire, de bonne grâce, puisque c'est pour leur propre sécurité. La minute ou les quelques secondes que dure l'inspection sont vite oubliées. L'ors des réunions mensuelles du comité des lignes aériennes à Toronto auxquelles nous appartenons, nous avons appris que la réaction des voyageurs est généralement favorable. Il y a, évidemment, de temps en temps une vieille dame qui préférerait que ce soit une femme qui lui passe le magnétomètre sur le corps et non pas un homme, mais ce sont des choses qui arrivent.

**M. Howard:** Et l'envers?

**M. Devitt:** Dans l'autre sens, il n'y a jamais de plaintes.

**M. Mazankowski:** Vous venez de parler de vos derniers détecteurs électroniques. Quelle est la situation dans l'autre aérogare où l'on fouille les passagers?

**M. Devitt:** Dans l'autre aérogare, nous avons des passages de contrôle qui appartenaient au ministère des Transports, mais qui sont maintenant fournis par les lignes aériennes. Nous avons installé quelques passages et magnétomètres ainsi que des agents dont quelques-uns appartiennent à des agences de sécurité privée. La police de Mississauga les aide à temps partiel. Il n'y a pas encore eu de retards importants. Apparemment, le public a compris que ces mesures de sécurité sont dans son intérêt.

Ce n'est pas tout, il y a encore d'autres avantages. Depuis le 11 novembre 1972, il n'y a plus eu de menace de détournement d'avions à l'aéroport international de Toronto et vous pouvez vous imaginer que cela nous a épargné beaucoup de travail et d'argent.

**M. Mazankowski:** Vous avez des détecteurs extrêmement modernes dans l'aérogare numéro 2. Pouvez-vous nous indiquer la valeur de ces dispositifs? Croyez-vous que c'est une solution d'avenir?

**M. Devitt:** Je peux vous indiquer un chiffre approximatif. D'autres témoins pourront peut-être vous répondre d'une manière plus spécifique. Je crois que le détecteur aux rayons X et le passage électronique coûtent environ \$20,000 à \$25,000.

Le détecteur aux rayons X pour bagages à main est notre champion. En plus, il respecte la tolérance humaine pour les rayons X qu'il fallait, évidemment, déterminer d'abord.



[Texte]

I have just one side comment. Recently a group of doctors expressed concern about the radiation aspect of the X-ray device, and this or course was fully checked out with the Department of National Health and Welfare and their experts before the device was even commissioned. In other words, it was within a tolerable range.

**Mr. Mazankowski:** You are very satisfied with the latest electronic equipment.

**Mr. Atkey:** A supplementary to that, Mr. Chairman. Is the walk-through device you are referring to as good as the individual with his magnetometer or whatever you call it? Is it as effective, or more effective?

**Mr. Devitt:** I could not voice a technical opinion on that. My observation as a non-expert in detection devices is that it is more effective.

**The Chairman:** Do you want Mr. Descary to begin, Mr. Mazankowski?

**Mr. Mazankowski:** Yes.

• 1605

**Mr. J. Descary (Manager, Ottawa International Airport):** As most of you know, my airport is suffering from growing pains, going from adolescence to an adult status. In spite of this, when we first started the security check on February 15 we can honestly say it took us about 48 hours to really adjust and, since then, all our flights have departed on time.

One of the growing pains was the problem of space in the terminal. We were afraid that in losing some space for the waiting room it would create problems, but these problems never showed up, in fact. We are boarding from 8,500 to 10,000 passengers a week and two or three complaints are the most we have had lodged so far from irate passengers. It is very noticeable. One carrier just started as late as Monday of last week. Many passengers came to me and indicated that it was about time that someone was concerned about their safety. They were pleased to subject to security. Before this, they were voicing the opposite. When will security be done for those who travel with a certain carrier?

Generally speaking, with the system we have implemented in Ottawa, other than the physical constraint owing to the growing of the airport and the large number of flights, we have had no difficulty with the public or otherwise in the security check. The public has responded wonderfully.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman. Just one further question and I will pass. Is your particular airport undergoing any studies as to the implementation of some permanent facilities for adequate inspection and examination? In other words, taking into consideration the normal growth cycle and the security checks that have to be carried out, are there any studies going on at the present time in respect to Ottawa International Airports?

**Mr. Descary:** At this stage we are satisfied with what we have because it suits the present layout of the air terminal. The next step possibly would be to introduce a change to the terminal. At that time I am quite sure the Minister will look into a permanent facility.

[Interprétation]

Permettez-moi une petite remarque à part. Un groupe de médecins s'est récemment inquiété du danger possible des détecteurs aux rayons X, mais, les experts du ministère de la Santé ont, évidemment, entrepris une recherche approfondie avant que nous ne les commandions. Autrement dit, la radiation émise ne dépasse pas une certaine tolérance.

**M. Mazankowski:** Vous êtes apparemment très satisfaits de votre équipement électronique.

**M. Atkey:** Une question supplémentaire, monsieur le président. J'aimerais savoir si le passage électronique est aussi efficace que le contrôle par magnétomètre. Est-ce aussi ou plus efficace?

**M. Devitt:** Je ne peux pas vous donner une opinion technique. J'ai l'impression qu'il est plus efficace, mais je ne suis pas un expert en matière de dispositifs de détection.

**Le président:** Voulez-vous que M. Descary vous réponde le premier, monsieur Mazankowski?

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. J. Descary (directeur, Aéroport international d'Ottawa):** Comme la plupart d'entre vous le savent, mon aéroport subit actuellement les inconvénients de la croissance, passant d'adolescents à adultes. Nous pouvons néanmoins déclarer qu'il nous a fallu quarante-huit heures seulement pour nous habituer au nouveau contrôle instauré le 15 février et que tous les vols sont partis à l'heure.

Un des problèmes causés par la croissance était le manque d'espace dans l'aérogare. Nous avions anticipé des problèmes du fait du rétrécissement de la salle d'attente mais nous avions tort. Jusqu'à aujourd'hui, seulement deux ou trois passagers sur les 8,500 à 10,000 qui passent chaque semaine par notre aéroport ont protesté. C'est très remarquable. Un transporteur a commencé lundi dernier. De nombreux passagers sont venus me trouver en me disant qu'il était peut-être temps que quelqu'un s'inquiète de leur sécurité. Ils ont été heureux de se soumettre aux examens de sécurité. Avant cela, ils laissaient entendre le contraire. Quand fera-t-on les examens de sécurité pour ceux qui voyagent avec certains transporteurs?

De manière générale, avec le système qui a été mis en application à Ottawa, sans parler de l'examen physique dû à l'importance croissante de l'aéroport et au grand nombre de vols, nous n'avons eu aucune difficulté avec le public pour ces vérifications de sécurité. Le public s'est comporté magnifiquement.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président. Encore une question et je céderai la parole à quelqu'un d'autre. Votre aéroport entend-il des études concernant la construction d'installations permanentes permettant de faire les inspections et vérifications nécessaires? En d'autres termes, compte tenu de la croissance normale étant donné que les vérifications de sécurité doivent être faites, procède-t-on à des études à l'heure actuelle pour l'aéroport international d'Ottawa?

**M. Descary:** Pour le moment, nous sommes satisfaits de ce dont nous disposons car cela correspond au trafic actuel de l'aérogare. La prochaine étape sera sans doute la transformation de l'aérogare. Je suis certain qu'à ce moment-là, le ministre envisagera la construction d'installations permanentes.

## [Text]

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. McRae.

**Mr. McRae:** Thank you, Mr. Chairman. I am very pleased that the airport managers were able to come here today.

The first questions I have deal with smaller airports. One of the reasons I was very pleased that the manager of the airport in Thunder Bay was able to come is because I think it is typical of the medium- to smaller-sized airports. To me there is quite a difference between a security situation handling it as you have in Terminal 1 or Terminal 2, which I think is ideal as compared to an airport like Thunder Bay. There is a tendency to think, "Well, you could not have these problems developing from an airport like Thunder Bay." However, we have a dubious distinction: One of three or four hijackings that have occurred took place from our airport so it can happen anywhere.

**Mr. Heikkinen,** what has been the effect of putting up the barricade in terms of the problem of moving traffic and space in the airport itself? This has been one of my concerns.

**Mr. Heikkinen:** The barricade was placed there after consultation with the airlines as to how it would be most effective: the location and the means of processing passengers to do this. The lobby as we knew it was barricaded to accommodate a normal load of passengers departing from Thunder Bay. We acquired an additional 24 seats above what was in the open-room concept prior to the barrier. Although space has not been reduced, the seating capacity has. It has been simply a reallocation of space for the air travellers.

**Mr. McRae:** I have been using the airport. I give this as an example because I think it must happen in other places. It does seem that the protrusion of the barrier and the fact that while some of the seating is cut back, the seating within the security area or the sterile space as you indicated, is only usable for a very short period of time. People do not congregate there until the flight is ready to board and, therefore, you really do have a net loss in space for a good portion of the time that people would be in the airport.

**Mr. Heikkinen:** In my observations within the past month, I noticed that a lot of people are pre-screened long before the departure announcements. Many of these people are there on business and do not have friends and relatives coming out to wish them well on their journey, in order to find a place where they can possibly review their day's work. They pre-clear into this area so that they can be in an area where they are not disturbed by others.

**Mr. McRae:** I sense, and there have been many complaints made, and I understand the city council for one has addressed a notice to the Minister about congestion in the airport, but it seems to me that this particular obstruction has increased the rest of the problem.

## [Interpretation]

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur McRae.

**M. McRae:** Merci, monsieur le président. Je suis heureux de voir que les directeurs d'aéroports aient pu se rendre à notre invitation aujourd'hui.

Les premières questions que j'aimerais poser concernent les petits aéroports. C'est une des raisons pour lesquelles je suis très heureux que le directeur de l'aéroport de Thunder Bay ait pu venir, car je pense que cet aéroport constitue un exemple typique d'un aéroport de taille moyenne à petite. Il me semble qu'il y a une grande différence lorsque l'on doit s'occuper de la sécurité dans un aérogare comme l'aérogare 1 ou 2 et un aéroport comme Thunder Bay. On a généralement tendance à penser que ce genre de problème ne pourrait pas se présenter dans un aéroport comme Thunder Bay. Toutefois, la distinction est un peu équivoque puisque l'un des trois ou quatre détournements d'avions qui se sont produits a été fait au départ de notre aéroport; donc cela peut arriver partout.

Monsieur Heikkinen, quel a été l'effet de la barricade qui a été élevée: a-t-elle posé des problèmes pour la circulation et l'espace disponible dans l'aéroport même? Cela a été l'une de mes préoccupations.

**M. Heikkinen:** La barricade a été placée après consultations avec les compagnies aériennes de sorte qu'elles soient le plus efficaces possible quant à son installation et quant aux moyens d'examiner les passagers. Le rôle a été barricadé afin de pouvoir admettre un nombre ordinaires de passagers quittant Thunder Bay. Nous avons obtenu 24 sièges supplémentaires par rapport à ce qu'il y avait dans la salle ouverte, telle qu'elle existait avant la barrière. Bien que l'espace n'ait pas été réduit, le nombre de sièges l'a été. Il s'agit donc simplement d'un réaménagement de l'espace pour les voyageurs.

**M. McRae:** Je suis passé par cet aéroport et je donne cet exemple parce que je pense que cela pourrait arriver ailleurs. Il me semble que la place prise par la barrière et le fait que certains sièges ont été supprimés les sièges disponibles dans la zone de sécurité ou l'espace stérile comme vous l'avez dit, ne sont utilisables que pendant une très courte période. Les gens ne se réunissent pas dans cet endroit avant que l'embarquement soit annoncé et en conséquence, il y a une nette perte d'espace pendant une bonne partie du temps où les gens se trouvent à l'aéroport.

**M. Heikkinen:** Selon les observations que j'ai faites au cours du mois dernier, j'ai remarqué qu'une grande partie des passagers étaient examinés longtemps avant que le départ ne soit annoncé. La plupart des gens qui fréquentent l'aéroport sont en voyage d'affaires et n'ont pas de parents ou d'amis qui les accompagnent pour leur souhaiter bon voyage, de sorte qu'elles cherchent plutôt un endroit où elles pourront passer en revue leur journée de travail. Elles se présentent à la vérification à l'avance pour pouvoir entrer dans cette zone afin de ne pas être dérangées par les autres.

**M. McRae:** Il me semble qu'il y a eu plusieurs plaintes et le conseil municipal a envoyé un avis au ministre quant à l'emcombrement de l'aéroport, mais il me semble que cette obstruction a accentué les autres problèmes.



[Texte]

• 1610

**Mr. Heikkinen:** It has created a bottleneck, as you might call it in a sense, but we are at the present time working as a team with some of our planning groups from the Winnipeg office to redesign the internal structure to provide more space within the lobby area by taking out certain partitions and moving them out, reallocating other space within the building, so as to provide a more free flow of people.

**Mr. McRae:** Would this include extending the glass wall?

**Mr. Heikkinen:** We are looking at the possibilities of extending the glass wall out towards the apron side, of doing away with this one portion where there are only partitions which take up a lot of room and create a restriction of free flow of movements of people.

We are looking at other aspects of trying to provide additional space within the confines of our walls, as you might say.

**Mr. McRae:** Yes. I think this is very badly needed in that area.

I think this is a key point. In listening to the testimony last week, I have been a bit concerned about private investigating agencies being used to do this work rather than the normal RCMP or government-employed agents, but I became a little more reassured with one or two comments that were made, and I would just like to question you about this.

I understand there is some private company that does the security check. And I might ask this of all three of you because I think it is a very crucial point. If someone was caught with a gun or something like that, who would actually take the action required? Would the security people, the RCMP or regular police constables on duty actually make an arrest or do whatever has to be done under the circumstances? Would the security people themselves be expected to do this, or are they just to detect that someone is passing a gun through?

**Mr. Heikkinen:** Our three situations are somewhat different, each of us. We are supported by the municipal or city police, who would respond to this type of situation.

Although the responsibilities of those carrying out the screening are rather limited, they are only there to detect.

**Mr. McRae:** They would not actually detain?

**Mr. Heikkinen:** No. They could in a form detain these people until the authorities arrived.

**Mr. McRae:** How would that be in Ottawa?

**Mr. Descary:** In Ottawa, the RCMP detachment will intervene, detain and call the Gloucester Police if Criminal Code action is involved.

[Interprétation]

**M. Heikkinen:** Cela a en quelque sorte créé un goulot d'étranglement. si vous voulez, mais nous essayons de travailler en équipe à l'heure actuelle, avec certains de nos groupes concepteurs du bureau de Winnipeg, afin de redessiner l'intérieur pour donner davantage d'espace au hall, en enlevant certaines parois et en les repoussant, en réaménageant certains autres espaces à l'intérieur de l'édifice afin de permettre plus librement le passage des voyageurs.

**M. McRae:** Est-ce que cela comprend également la prolongation de la paroi vitrée?

**M. Heikkinen:** Nous envisageons la possibilité de prolonger la paroi vitrée vers l'extérieur du côté de la terrasse, en supprimant cette partie où il n'y a que des cloisons qui prennent beaucoup d'espace et qui empêchent la libre circulation des voyageurs.

Nous envisageons d'autres moyens de pouvoir augmenter l'espace à l'intérieur de nos murs, pour ainsi dire.

**M. McRae:** Oui. Je pense qu'on en a fortement besoin dans ce secteur.

Je pense que c'est une question essentielle. En écoutant les témoignages de la semaine dernière il m'a paru étonnant d'entendre que c'était des agences privées qui s'occupaient des examens de sécurité au lieu que ce soit normalement la Gendarmerie royale ou des agents employés par le gouvernement, mais ces un ou deux commentaires qui ont été faits m'ont un peu rassuré; j'aimerais tout de même poser quelques questions à ce sujet.

Si je comprends bien, des organismes privés s'occupent de la vérification de sécurité. Et j'adresse la question à tous trois parce que je pense que c'est un point très important. Si on prenait quelqu'un avec une arme à feu ou quelque chose de ce genre, qui prendrait les mesures nécessaires? Serait-ce les responsables de la sécurité, la GRC ou les agents de police ordinaires de service qui procèdent effectivement à l'arrestation ou qui font ce qu'il faut faire en de telles circonstances? Est-ce que les responsables de la sécurité sont censés le faire ou bien sont-ils seulement là pour détecter les armes, si des personnes passaient avec des armes à feu?

**M. Heikkinen:** Les choses sont un peu différentes pour chacun de nous. Nous avons l'aide de la police municipale ou métropolitaine qui prendrait les mesures en de telles circonstances.

Bien que les responsabilités de ceux qui procèdent à la vérification soient plutôt limitées, elles ne sont là que pour la détection.

**M. McRae:** Ils ne procéderaient pas à la détention?

**M. Heikkinen:** Non. Ils pourraient en quelque sorte détenir ces personnes jusqu'à ce que les autorités compétentes arrivent.

**M. McRae:** Comment cela se passerait-il à Ottawa?

**M. Descary:** A Ottawa, ce serait un détachement de la GRC que interviendrait, procéderait à la détention et appellerait la police de Gloucester s'il fallait prendre des mesures en vertu du Code criminel.

[Text]

**Mr. Devitt:** In Toronto, the RCMP will be summoned for the detention, or the Mississauga Police. In some cases Air Canada retain Mississauga Police, Mississauga being the municipality at the airport site, on a part-time basis and off-duty hours; in other words, as moonlighting police. When it is private, they immediately alert that there is a need for the presence of RCMP or Mississauga.

**Mr. McRae:** I feel there is reasonable justification for allowing private groups to do it providing the arresting or the actual detention is done by regular police being sworn in and so on.

• 1615

I would like to make a comment and ask you your thoughts about the problem with the terminal. This has to do with security, Mr. Chairman, I assure you, before you rule me out of order. There is a great advantage in having all the amenities within the terminal, so you do not have to leave and come back to the clearance area but can go from one flight to another flight. Will there be more amenities in this secure arrival area so that people do not have to go out and come back through it? I think this is important.

**Mr. Devitt:** Yes, sir, again I can assure you there will be a bar; there will be a patio restaurant; all the usual concessions will be established in the sterile area. There are adequate washrooms, even some unmarked, according to Mr. Bruce West. This is a delay imposed upon us by the people who control our purse strings at Toronto. These things are now in the process of being constructed in a sterile module as you are going west or into the sterile module. After you have passed the security screen on your left is what will be a patio restaurant, a bar and a United Cigar Store. Other amenities will be provided.

**Mr. McRae:** I think the customers will be glad to hear that.

My last question about the Ottawa airport. In Thunder Bay we have a barrier. It is fairly high, about six to eight feet, I guess. But there is no barrier in the Ottawa airport. It seems to me that from the point of view of security it would be quite easy for people to pass.

**Mr. Descary:** I am glad to hear you say there is no barrier. That was the intent. It was designed like that. But there is a barrier of see-through glass. It is eight feet high and you cannot go through.

**Mr. McRae:** I was not aware of that.

**An hon. Member:** When was it installed?

**Mr. Descary:** It was installed during the night of February 14-15. It was done this way purposely so that people would not realize that the waiting room was cut in two. This way you just cannot tell. That was the intent. It has flower pots right in front of it and then it is fully secured from the centre. You cannot go through. In addition to that there is an alert system and you are under the watchful eye of the RCMP. You do not see him but he is there.

[Interpretation]

**M. Devitt:** A Toronto, la GRC sera appelée s'il faut détenir des personnes ou bien ce sera la police de Mississauga. Dans certains cas, Air Canada retient les services de la police de Mississauga, car l'aéroport est situé sur la municipalité de Mississauga, à temps partiel ou bien en dehors de leurs heures de service; en d'autres termes, la police a un double emploi. Lorsqu'il s'agit d'une agence privée, ils alertent immédiatement la GRC ou la police de Mississauga que l'on a besoin de leur présence.

**M. McRae:** Il me semble que cela justifie suffisamment que l'on autorise ces agences privées à le faire, c'est-à-dire à procéder à l'arrestation ou à la détention pourvu que ce soit des policiers ordinaires qui ont prêté serment, etc.

J'aimerais faire une remarque et vous demander votre avis quant au problème de l'aérogare. Monsieur le président, j'aime mieux vous avertir tout de suite avant que vous ne décidiez que ma question soit hors propos, cela concerne la sécurité. Il y a un grand avantage à tout avoir dans l'aérogare de sorte que l'on n'a pas à partir et revenir à la zone de vérification mais que l'on peut passer d'un avion à l'autre. Prévoit-on la construction d'autres installations dans cette zone de sécurité à l'arrivée de sorte que les gens n'aient pas à en sortir et à y revenir? Je pense que c'est très important.

**M. Devitt:** Oui, monsieur, là encore je puis vous assurer qu'il y aura un bar, qu'il y aura un restaurant avec patio; toutes les concessions ordinaires seront installées dans cette zone inutile. Il y a des toilettes en nombre suffisant, même s'il y en a quelques-uns qui ne sont pas indiqués, selon M. Bruce West. Cela est dû à un certain retard qui nous est imposé par les personnes qui détiennent les cordons de notre bourse à Toronto. On est en train de construire toutes ces installations dans un module inutilisé qui se trouve du côté ouest ou si vous voulez lorsqu'on entre dans le module inutilisé. Une fois que vous aurez passé par la vérification de la sécurité à votre gauche, vous verrez le restaurant avec patio, le bar et une boutique United Cigar. On fournira également d'autres facilités.

**M. McRae:** Je pense que les clients seront heureux de l'entendre.

Ma dernière question concerne l'aéroport d'Ottawa. A Thunder Bay nous avons une barrière. Elle est assez haute. Je pense que c'est de l'ordre de six à huit pieds. Mais il n'y a pas de barrière à l'aéroport d'Ottawa. Il me semble que du point de vue de la sécurité il serait très facile à certaines personnes de passer.

**M. Descary:** Je suis heureux de vous entendre dire qu'il n'y a pas de barrière. C'était prévu. Cela a été prévu comme ça. Mais il y a une barrière de vitre transparente. Elle a huit pieds de hauteur et vous ne pouvez pas passer au travers.

**M. McRae:** Je ne le savais pas.

**Une voix:** Quand a-t-elle été installée?

**M. Descary:** Elle a été installée au cours de la nuit du 14 au 15 février. On l'a fait à dessein de sorte que personne ne se rendrait compte du fait que la salle d'attente est coupée en deux. Telles que les choses sont maintenant il est impossible de le savoir. C'était notre intention. Il y a des pots de fleurs juste devant et puis cette paroi vitrée est tout à fait sûre. On ne peut pas passer au travers. De plus il y a un système d'alerte et la Gendarmerie royale surveille les lieux. Vous ne la voyez pas mais elle est là.



[Texte]

**Mr. Marceau:** It is so perfect that nobody even noticed it.

**Mr. Descary:** We have arrested so many people so far that we know it is effective.

**Mr. McRae:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** Thank you, Mr. Chairman. With three of you here it is almost like a television program—"will the real airport manager please stand up." I am not too sure who I am going to question, but I am going to try to go through this very briefly. You said you had a private, Mr. Heikkinen...

**Mr. Heikkinen:** It is not Heinneken's beer.

**Mr. Ellis:** Who looks after security now at Thunder Bay?

**Mr. Heikkinen:** Do you mean within the terminal itself?

**Mr. Ellis:** Yes.

**Mr. Heikkinen:** We have commissionnaires on duty after normal working hours during the week, and for sixteen hours a day on the weekend and on statutory holidays. The terminal is locked from midnight until 7 o'clock in the morning.

**Mr. Ellis:** Did you miss some time there? Do the commissionnaires do it all the time, then?

**Mr. Heikkinen:** There is continuous coverage, either by our staff who are sworn in as special constables to maintain the surveillance during the day...

**Mr. Ellis:** So there is some MOT staff, and commissionnaires for the balance.

**Mr. Heikkinen:** Right.

**Mr. Ellis:** Did they receive any training, other than how to handle the magnetometer?

**Mr. Heikkinen:** No. They are not doing that type of work. There is a separate force.

**Mr. Ellis:** This is what I wanted to know. Who is doing the actual surveillance, the screening?

**Mr. Heikkinen:** During the past year it has been done by Metropolitan Security Forces.

**Mr. Ellis:** Metropolitan Security. They are out of...

**Mr. Heikkinen:** They are hired on a cost-sharing basis by three airlines, Trans-Canada...

**Mr. Ellis:** These are the three operating out of Thunder Bay?

**Mr. Heikkinen:** Right.

**Mr. Ellis:** And the source of personnel is Thunder Bay?

[Interprétation]

**M. Marceau:** C'est si parfait que personne ne l'a remarqué.

**M. Descary:** Nous avons arrêté tellement de gens jusqu'ici que nous savons qu'elle est efficace.

**M. McRae:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Ellis.

**M. Ellis:** Merci, monsieur le président. Puisque vous êtes tous les trois ici, c'est presque comme une émission de télévision... «Nous demandons au véritable directeur d'aéroport de se lever». Je ne sais pas trop à qui je vais poser la question, mais je vais essayer de la poser très brièvement. Vous avez dit que vous aviez une agence privée, monsieur Heikkinen...

**M. Heikkinen:** Ce n'est pas la bière Heinneken.

**M. Ellis:** Qui s'occupe de la sécurité maintenant à Thunder Bay?

**M. Heikkinen:** Voulez-vous dire dans l'aérogare lui-même?

**M. Ellis:** Oui.

**M. Keikkinen:** Il y a des commissaires de service après les heures normales de travail, dans la semaine, et seize heures par jour pendant la fin de semaine et les jours fériés. L'aérogare est fermé de minuit à 7 h 00 du matin.

**M. Ellis:** Est-ce qu'à certains moments il n'y a personne? Est-ce que les commissaires sont là tout le temps?

**M. Heikkinen:** Il y a tout le temps quelqu'un que ce soit des membres de notre personnel qui ont prêté serment et qui sont des agents de police spéciaux qui s'occupent de la surveillance pendant la journée...

**M. Ellis:** Il y a donc des employés du ministère des Transports et des commissaires qui sont là le reste du temps.

**M. Heikkinen:** C'est ça.

**M. Ellis:** Ont-ils reçu une formation autre que l'apprentissage du fonctionnement du magnétomètre?

**M. Keikkinen:** Non, ce ne sont pas eux qui font ce travail. Il y a d'autres employés pour cela.

**M. Ellis:** C'est ce que je voulais savoir. Qui s'occupe véritablement de la surveillance, de la vérification?

**M. Keikkinen:** L'année dernière, ce service a été assuré par les forces de sécurité métropolitaine.

**M. Ellis:** La sécurité métropolitaine. Est-elle...

**M. Heikkinen:** Elles sont engagées conjointement par trois compagnies d'aviation qui partagent les frais, Trans-Canada...

**M. Ellis:** Ce sont les trois compagnies qui travaillent à partir de Thunder Bay?

**M. Keikkinen:** C'est ça.

**M. Ellis:** Et le personnel provient de Thunder Bay?

[Text]

Mr. Heikkinen: Yes.

Mr. Ellis: Did they have any training?

Mr. Heikkinen: They have been trained within their own group, as I understand it.

Mr. Ellis: I see. They are trained within their own group. Do you have any idea whether or not that training is adequate to do the job?

Mr. Heikkinen: I do not know.

Mr. Ellis: Mr. Descary, what is the situation here. I have seen some brown uniforms and I have not seen that glass. I have walked in and out a number of times, but I have not seen that glass.

Mr. Descary: Well, next time be my guest.

Mr. Ellis: Right. Where do these people in the brown uniforms come from.

Mr. Descary: They are green uniforms and it is Universal Guard. They have been trained to a standard established by all the airlines together, namely Air Canada, CP Air and Eastern Airlines. It is the same service for all. Everyone has been instructed in the use of the magnetometer, they have been instructed for detection of certain sizes of metal such as keys, pins, and aluminium foil in your cigarette pack.

Mr. Ellis: All right, but the point is you feel that they are efficient in what they are doing, their training has been adequate.

• 1620

Mr. Descary: Well from the result, but even without proof they are efficient.

Mr. Ellis: All right, fine. Mr. Devitt you said that you use some Mississauga off-duty police?

Mr. Devitt: I speak now of the carriers and I am speaking of the security screening.

Mr. Ellis: The screening, yes, that is what I mean.

Mr. Devitt: It is a combination of Mississauga police who back-up an Air Canada security force which they have recruited.

Mr. Ellis: You are using some Air Canada staff?

Mr. Devitt: Air Canada.

Mr. Ellis: Not MOT staff?

Mr. Devitt: Not MOT, I am speaking now of the security screening the passenger is subjected to.

Mr. Ellis: Right.

Mr. Devitt: Air Canada have their own security screening staff.

Mr. Ellis: I am sorry. Would you say that again please. The passenger screening...

[Interpretation]

M. Heikkinen: Oui.

M. Ellis: Ces personnes ont-elles reçu une formation?

M. Heikkinen: Elles ont reçu une formation au sein de leur groupe, je crois.

M. Ellis: Je vois. Elles sont formées dans leur propre groupe. Savez-vous si cette formation est suffisante?

M. Heikkinen: Je ne sais pas.

M. Ellis: Monsieur Descary, qu'en est-il ici? J'ai vu quelques uniformes bruns mais je n'ai pas vu cette paroi vitrée. Je suis arrivé et parti un certain nombre de fois, mais je n'ai jamais vu cette vitre.

M. Descary: Eh bien, la prochaine fois vous serez mon invité.

M. Ellis: Très bien. D'où viennent ces personnes qui portent un uniforme brun?

M. Descary: Ce sont des uniformes gris et il s'agit de Universal Guard. Ces personnes ont été formées selon des normes établies par toutes les compagnies d'aviation, à savoir Air Canada, CP Air et Eastern Airlines. C'est le même service pour toutes ces compagnies. Chacune de ces personnes sait comment se servir d'un magnétomètre, elles savent détecter certaines quantités de métal comme lorsqu'il s'agit de clés, d'épingles et de papier aluminium qui se trouve dans les paquets de cigarettes.

M. Ellis: Très bien, vous estimez donc qu'ils sont efficaces dans leur travail et qu'ils ont reçu une formation suffisante.

M. Descary: D'après les résultats, et même sans preuve nécessaire, ils sont efficaces.

M. Ellis: Très bien. Monsieur Devitt, vous dites que vous employez certains agents de police de Mississauga en dehors de leurs heures de service?

M. Devitt: Je veux parler des transporteurs et de la vérification de sécurité.

M. Ellis: La vérification, oui, c'est ce que je voulais dire.

M. Devitt: C'est à la fois la police de Mississauga qui aide la force de sécurité d'Air Canada qu'ils ont recrutée.

M. Ellis: Vous employez donc du personnel d'Air Canada?

M. Devitt: Oui, Air Canada.

M. Ellis: Et non pas du personnel du ministère des Transports?

M. Devitt: Non, pas du ministère des Transports, je parle en ce moment de la vérification de sécurité à laquelle sont soumis les passagers.

M. Ellis: Très bien.

M. Devitt: Donc Air Canada a son propre personnel pour la vérification de sécurité.

M. Ellis: Je regrette. Pourriez-vous le répéter s'il vous plaît? La vérification des passagers...



[Texte]

**Mr. Howard:** I am going to raise a point of order.

**Mr. Ellis:** I think you said the security screening that passengers objected to.

**Mr. Devitt:** No, no. I said security screening...

**Mr. Ellis:** What was the rest of the sentence.

**Mr. Devitt:** That is being applied by a group of Air Canada...

**Mr. Ellis:** This is not the wording you used, but all right, fine.

**Mr. Devitt:** I am sorry.

**Mr. Ellis:** I thought you said "objected to."

**Mr. Howard:** I think the wording was "being subjected to".

**Mr. Ellis:** It may have been. I thought it was objected to. Carry on.

**Mr. Devitt:** It must have been "subjected."

**Mr. Ellis:** All right, it may have been a Freudian slip.

**Mr. Devitt:** There are a number of Air Canada security employees. They are reinforced according to peak hour loads with off-duty Mississauga police in uniform. In addition, many of the other carriers are presently recruiting their own security staffs. CP Air is another carrier that is developing a security force. The other international carriers rely on a number of security agencies that they have acquired to undertake the security screening to their standards, whether we talk Eastern or United Airlines or American.

**Mr. Ellis:** All right, fine.

Now to move on. Are you reasonably happy with the efficiency and the fact that there is no slowdown?

**Mr. Devitt:** I am extremely happy that there is an efficient security screening administered by these groups and there has been no terrible slowdown.

**Mr. Ellis:** I have heard the same answer from the others.

On the question of costs, Mr. Heikkinen, how are you keeping track of costs to determine the costs in Thunder Bay of the security screening?

**Mr. Heikkinen:** We are not maintaining any record of these costs because the security people are hired by the airlines.

**Mr. Ellis:** Are the air carriers paying for the MOT staff as well?

**Mr. Heikkinen:** No.

**Mr. Ellis:** Then how is the cost of the MOT staff being allocated?

[Interprétation]

**M. Howard:** Je vais devoir invoquer le Règlement.

**M. Ellis:** Je pense que vous avez dit que les passagers s'opposaient à la vérification de sécurité.

**M. Devitt:** Non, non. J'ai parlé de vérification de sécurité...

**M. Ellis:** Qu'avez-vous dit ensuite?

**M. Devitt:** Est faite par un groupe d'Air Canada...

**M. Ellis:** Ce n'est pas l'expression que vous avez employée mais ça va, c'est bien.

**M. Devitt:** Je regrette.

**M. Ellis:** Je croyais vous avoir entendu dire à laquelle ils s'opposaient.

**M. Howard:** Je crois que c'était au contraire à laquelle ils sont soumis.

**M. Ellis:** C'est possible. Je croyais que c'était «à laquelle ils sont soumis». Continuez.

**M. Devitt:** J'ai nécessairement dit «à laquelle ils sont soumis».

**M. Ellis:** Très bien. C'était sans doute un lapsus linguae.

**M. Devitt:** Il y a un certain nombre d'employés de sécurité d'Air Canada. Des policiers de la police de Mississauga viennent les aider en dehors de leur service et en uniforme pendant les heures de pointe. De plus, de nombreux autres transporteurs recrutent à l'heure actuelle leur propre personnel de sécurité. CP Air, entre autres, est en train de se constituer son propre service de sécurité. Les autres transporteurs internationaux s'adressent à un certain nombre d'agences de sécurité qu'ils ont engagées pour entreprendre la vérification de sécurité selon leurs normes, qu'il s'agisse de Eastern ou de United Airlines, ou encore American.

**M. Ellis:** Très bien.

Venons-en à autre chose. L'efficacité et le fait qu'il n'y a pas de ralentissement vous satisfont-ils suffisamment?

**M. Devitt:** Je suis parfaitement satisfait de l'efficacité avec laquelle ces examens de sécurité sont faits par ces groupes de personnes et cela n'a pas créé de ralentissement important.

**M. Ellis:** J'ai eu la même réponse d'autres personnes.

Pour le coût, monsieur Heikkinen, comment pouvez-vous savoir à combien revient la vérification de sécurité à Thunder Bay?

**M. Heikkinen:** Nous ne gardons pas de livre de comptes pour cela car le personnel de sécurité est engagé par les compagnies aériennes.

**M. Ellis:** Les transporteurs paient-ils également le personnel du ministère des Transports?

**M. Heikkinen:** Non.

**M. Ellis:** Alors comment le personnel du ministère des Transports est-il payé?

[Text]

**Mr. Heikkinen:** MOT staff, as far as security is concerned, was in effect before these screening measures were in effect.

**Mr. Ellis:** But you said a moment ago that some of the MOT people were actually involved in the screening itself?

**Mr. Heikkinen:** No, they are not.

**Mr. Ellis:** I understood you to say they were. So who is doing it then?

**Mr. Heikkinen:** The security forces hired by the airlines.

**Mr. Ellis:** Metropolitan Security?

**Mr. Heikkinen:** Yes.

**Mr. Ellis:** And they are being paid by the airlines?

**Mr. Heikkinen:** Yes.

**Mr. Ellis:** As far as you are concerned as an airport manager, you have no costs with regard to the screening?

**Mr. Heikkinen:** Not with the costs of the people the airlines hire for that purpose, I do not have any record of that either.

**Mr. Ellis:** Well you have no costs involved in that. The Ministry has no costs involved with regard to screening as far as Thunder Bay is concerned?

**Mr. Heikkinen:** The only thing we provide are the hand scanners for them, the screening devices.

**Mr. Ellis:** You provide the magnetometers?

**Mr. Heikkinen:** Yes.

**Mr. Ellis:** And they come out of the Ministry's budget, not your airport budget I presume.

**Mr. Heikkinen:** Yes, they come out of the Ministry's budget.

**Mr. Ellis:** So then again to repeat. As far as the Thunder Bay airport operating costs are concerned, you have no costs involved?

**Mr. Heikkinen:** I have not been providing anything through my financial allotment.

**Mr. Ellis:** All right, fine, that is that I wanted to know.

**Mr. Descary:** is that the same situation with you, or are you providing some costs?

**Mr. Descary:** The cost of the physical barrier was initially borne by the airport.

**Mr. Ellis:** The cost of the which initially?

**Mr. Descary:** Of the barrier.

**Mr. Ellis:** Yes, all right, the construction cost.

**Mr. Descary:** That is the only one. All the other costs of the security search is incurred by the airlines.

[Interpretation]

**M. Heikkinen:** Le personnel du ministère des Transports, en ce qui concerne la sécurité, était déjà en place avant que ces mesures de vérification ne soient mises en application.

**M. Ellis:** Mais vous avez dit il y a un instant que quelques personnes du ministère des Transports s'occupaient effectivement de la vérification?

**M. Heikkinen:** Non, ce n'est pas le cas.

**M. Ellis:** Il me semblait vous l'avoir entendu dire. Qui le fait alors?

**M. Heikkinen:** Les forces de sécurité engagées par les compagnies aériennes.

**M. Ellis:** La sécurité métropolitaine?

**M. Heikkinen:** Oui.

**M. Ellis:** Et ils sont payés par les compagnies aériennes?

**M. Heikkinen:** Oui.

**M. Ellis:** En tant que directeur d'un aéroport, vous ne payez rien pour la vérification?

**M. Heikkinen:** Non, pas pour les personnes qui sont engagées dans ce but par les compagnies aériennes, et rien ne semble indiquer que cela ait déjà été le cas.

**M. Ellis:** Donc vous ne payez rien pour cela. Le ministère n'a rien à payer pour la vérification en ce qui concerne Thunder Bay?

**M. Heikkinen:** Tout ce que nous fournissons ce sont les détecteurs à main, les appareils de vérification.

**M. Ellis:** Vous fournissez les magnétomètres?

**M. Heikkinen:** Oui.

**M. Ellis:** Ils entrent dans le budget du ministère et non pas dans le budget de l'aéroport, je suppose.

**M. Heikkinen:** Oui, ils entrent dans le budget du ministère.

**M. Ellis:** Alors pour répéter les choses, en ce qui concerne l'aéroport de Thunder Bay, cela ne coûte rien?

**M. Heikkinen:** Dans le budget qui m'est alloué, on ne prévoit rien pour cela.

**M. Ellis:** Très bien. C'est ce que je voulais savoir.

**Monsieur Descary:** est-ce la même chose pour vous, ou bien avez-vous à défrayer quelque chose?

**M. Descary:** Au départ, c'est l'aéroport qui a payé pour la barrière d'inspection des personnes.

**M. Ellis:** Au départ, le coût de quoi?

**M. Descary:** De la barrière.

**M. Ellis:** Oui, très bien, le coût de construction.

**M. Descary:** C'est le seul. Tous les autres frais pour la fouille de sécurité sont subis par les compagnies aériennes.



[Texte]

**Mr. Ellis:** And Mr. Devitt?

**Mr. Devitt:** All the staff and costs are borne by the carriers. There is an equipment maintenance and a provision cost of detection devices that has been borne by the Ministry.

**Mr. Ellis:** Then it would not be a fair question to ask any of the three of you about the relative cost per passenger per airport? Of your own knowledge you would not be aware of that? All right. I think that is something we would have to get eventually, Mr. Chairman.

In the operation, the act as it is before us says that you have to search all baggage. How is baggage checked that does not go on as hand luggage? If I come in and I check two pieces of baggage to go in the cargo portion of the aircraft and I carry one with me. I know how the one carried with me goes, but what happens to the other two? Are they in some way opened and inspected, subjected to X-ray or how are they checked?

**Mr. Heikkinen:** At the present time the checked-in baggage is not being inspected or checked.

• 1625

**Mr. Ellis:** How would you expect to meet the conditions of the act that says you must check it?

**Mr. Heikkinen:** I am afraid this would be a...

**Mr. Ellis:** Ministry? Fine. That is a fair answer. I am quite happy with that. Mr. Descary...

**Mr. Poulin:** On a point of order, I think the type of security we are going to get into now may be something that should not be discussed publicly. I just do not know that, but on a point of order I would make that suggestion very respectfully, Mr. Chairman to Mr. Ellis, and it may be that the information could be provided. I have no in-depth knowledge of this, I can assure you, but I understand that there is some security...

**Mr. Ellis:** I would have to object to that, Mr. Chairman. I would like to know what happens to my baggage if someone is going to open it. If they have mechanical ways of doing it, fine, but I would not want to think that without my presence my baggage would be opened.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, on the point of order, I think that the matter might be within the knowledge of these gentlemen, but because of the confidentiality of the matter they might not wish to express an opinion, but that they would express an opinion or give an exact description of the method of surveillance or examination followed in an in-camera meeting, and I would suggest...

**The Chairman:** The Chair understands the point you are attempting to make, but I think if that is in fact the case, I welcome these gentlemen to say so.

**Mr. Ellis:** I have no objection if they want to back away. Mr. Heikkinen has already said that he does not know, that they are not doing it now and it would have to be decided by the Ministry. I am happy with that answer. Mr. Descary, would you comment on the same question, please?

**Mr. Descary:** Yes. When you leave your baggage at the ticket counter it becomes the responsibility of the airlines and I feel that I am not qualified to answer for them as to what they do with it.

[Interprétation]

**M. Ellis:** Et M. Devitt?

**M. Devitt:** Ce sont les compagnies aériennes qui paient le personnel et tout le reste. Le ministère paie l'entretien du matériel et l'achat des appareils de détection.

**M. Ellis:** Donc je n'ai pas lieu de poser à aucun de vous trois la question du coût relatif par passager pour chaque aéroport? En avez-vous une idée? Très bien. Je pense que c'est un renseignement qu'il nous faudra obtenir, en définitive, monsieur le président.

Si elle était appliquée, la loi que nous avons devant nous dit que les bagages doivent être fouillés. Comment sont vérifiés les bagages qui ne sont pas des bagages à main? Si je me présente pour faire enregistrer deux bagages qui devront aller dans la soute de l'avion et que j'en emporte un autre avec moi, je sais comment on fera pour celui que j'emporte, mais qu'arrivera-t-il aux deux autres? Seront-ils ouverts et examinés, passés au rayon-X? Comment les vérifie-t-on?

**M. Heikkinen:** A l'heure actuelle, les bagages enregistrés ne sont pas examinés ou vérifiés.

**M. Ellis:** Comment ferez-vous pour vous soumettre à la loi qui dit que vous devez conseiller vos bagages?

**M. Heikkinen:** Je crains que celle-ci...

**M. Ellis:** Ministère? Parfait. C'est une juste réponse. Cela me satisfait. M. Descary...

**M. Poulin:** J'invoque le Règlement; je crois que le genre de règlement de sécurité que nous allons maintenant aborder ne devrait pas faire l'objet d'une discussion publique. J'essaierai maintenant, mais je soumettrai respectueusement à M. Ellis, monsieur le président, qu'il est possible que ces renseignements puissent être fournis. Je ne connais pas cette question à fond, je vous l'assure mais je pense que certains facteurs de sécurité...

**M. Ellis:** Je ne suis pas d'accord, monsieur le président. Je veux savoir ce que deviendront mes bagages si quelqu'un les ouvre. S'il existe des moyens mécaniques pour les ouvrir, c'est parfait, mais je n'aimerais pas qu'on ouvre mes bagages lorsque je ne suis pas là.

**M. Poulin:** Monsieur le président, à propos de ce rappel au Règlement, ces messieurs connaissent peut-être la question mais à cause du caractère confidentiel de la question, ils préfèrent peut-être ne pas donner leur opinion, ils préféreraient peut-être le faire ou donner une description exacte de la méthode employée pour examiner les bagages lors d'une séance à huis clos. Je crois...

**Le président:** Je vous comprends très bien, et si c'est réellement le cas, j'invite ces messieurs à le dire.

**M. Ellis:** S'ils désirent se récuser, je ne m'y opposerai pas. M. Heikkinen a déjà dit qu'il ne savait pas, que cela ne se faisait pas pour l'instant et que c'était au Ministère d'en décider. Cette réponse me satisfait. Monsieur Descary, pouvez-vous nous dire ce que vous pensez, je vous prie?

**M. Descary:** Oui, Lorsque vous déposez vos bagages au comptoir des tickets, ils passent sous la responsabilité des compagnies aériennes et je ne peux pas vous dire à leur place ce qu'ils en font.

[Text]

**Mr. Ellis:** Fine. As far as you know there is no check being made of that baggage.

**Mr. Descary:** I repeat my question that I am not qualified to answer as to what the airlines do with the baggage.

**Mr. Ellis:** That was your answer, not your question. All right. Mr. Devitt, do you have any idea what the airline does with that baggage?

**Mr. Devitt:** I have no specific knowledge of what they do with it. I believe they are merely floating it as sealed baggage. It is not at present being inspected.

**Mr. Ellis:** How would you suggest that in Toronto they comply with that clause of Bill C-128 that specifically requests or demands that there be a check of all baggage and cargo?

**Mr. Devitt:** I understand there are devices, sir, that can survey the contents of any sealed baggage.

**Mr. Ellis:** So for the moment we are not worrying about that and we are going on strictly with the people and the hand luggage, so if I wanted to put a device or a detonator on it, I would not carry it on the plane; rather I would put it in the other baggage. It seems to me, Mr. Chairman, this is a very real problem. One of the things I want to ask—I have only a very few minutes left—in the equipment they use at terminal two I felt I went through very quickly. In Ottawa I notice that they open all the bits and pieces of hand luggage and sort of paw through to see what is in there. This could be embarrassing to ladies with things in their handbags. What happens in Thunder Bay, Mr. Heikkinen? What do you have there by way of equipment? Do you open the hand luggage?

**Mr. Heikkinen:** The security people I have observed opening the handbags, but normally there are both male and female personnel.

**Mr. Ellis:** I am being a little facetious there, but you are opening the hand luggage and using the magnetometers on the people?

**Mr. Heikkinen:** The security people do this.

**Mr. Ellis:** Well, all right. I say at the airport this is done. At Toronto they are using an x-ray, which I think is quite good. Can you tell me two things, Mr. Devitt? One, is there a danger of a build-up of residual x-rays in a piece of equipment that would go through regularly?

**Mr. Devitt:** I am assured there is not, sir.

**Mr. Ellis:** Is there any deleterious effect on such things as tapes, tape recorders, films, that type of thing?

**Mr. Devitt:** No, sir. I might suggest the next time you watch your handbag go through that radiation device, x-ray device, you will see a picture above the camera...

**Mr. Ellis:** I have watched it go through and I pretty nearly had a kitten the first time.

[Interpretation]

**M. Ellis:** Parfait. Que vous sachiez, ces bagages ne sont pas fouillés.

**M. Descary:** Je vous répète ma question: je n'ai pas la qualité pour vous répondre ce que les compagnies aériennes font des bagages.

**M. Ellis:** C'était votre réponse, et non votre question. Bien. Monsieur Devitt, avez-vous une idée de ce que les compagnies aériennes font des bagages?

**M. Devitt:** Je ne sais pas positivement ce qu'ils font. Je crois qu'ils sont transportés comme des bagages scellés. A l'heure actuelle, il n'y a pas d'inspection.

**M. Ellis:** Et comment pensez-vous qu'à Toronto il serait possible de se conformer à cet article du Bill C-128 qui exige ou demande une inspection de tout bagage ou presque?

**M. Devitt:** Je crois qu'il existe des appareils qui permettent d'inspecter n'importe quels bagages sans les ouvrir.

**M. Ellis:** Donc, pour le moment nous n'avons pas à nous en préoccuper et nous devons nous occuper exclusivement des passagers et des bagages à main. Par conséquent, si j'avais l'intention de mettre une machine ou un détonateur à bord de l'avion, je ne le transporterais pas moi-même sur l'avion, il vaudrait mieux que je le mette dans les autres bagages. Il me semble, monsieur le président, que c'est là un problème très grave. Il ne me reste que très peu de temps et je voudrais vous poser une question à propos du matériel utilisé à l'aérogare numéro 2, il m'a semblé que je passais très vite. A Ottawa, par contre, ils ouvrent le moindre petit paquet des bagages à main et fouillent en détail pour savoir ce qu'ils contiennent. Cela pourrait embarrasser les dames que l'on fouille les sacs à main. Comment les choses se passent-elles à Thunder Bay, monsieur Heikkinen? De quel matériel disposez-vous là-bas? Ouvrez-vous les bagages à main?

**M. Heikkinen:** Le personnel de sécurité ouvre les sacs à main, mais normalement, ce sont des hommes et des femmes.

**M. Ellis:** Je vais vous sembler un peu facétieux, mais vous ouvrez les bagages à main et vous vous servez de magnétomètres sur les passagers?

**M. Heikkinen:** C'est le travail du personnel de sécurité.

**M. Ellis:** Bien. C'est ce qui se fait à l'aéroport. Par contre, à Toronto on utilise un rayon X et je trouve que c'est tout à fait efficace. Et je vais vous poser deux questions monsieur Devitt: Tout d'abord est-ce qu'un objet qui passerait dans ces rayons X régulièrement risquerait de conserver des traces de radioactivité?

**M. Devitt:** On me dit que non.

**M. Ellis:** Est-ce que cela risque d'endommager des objets tels que des bandes magnétiques, des magnétophones, des films, etc.?

**M. Devitt:** Non monsieur. La prochaine fois que vous verrez vos bagages à main passer dans ces rayons, je vous conseille de regarder, il y a une image au-dessus de la caméra...

**M. Ellis:** Je l'ai regardé passer, et la première fois, j'ai eu une peur bleue.



[Texte]

**Mr. Devitt:** We give the passengers assurance of what can happen to a camera, which is nothing, in process through the device with a picture taken by the camera before it was put through and after, of the very same area. This is for the passenger's confidence that there is no deleterious radiation.

**Mr. Ellis:** Thank you, Mr. Chairman. I think I am out of time.

**The Chairman:** Mr. Howard, then Mr. Atkey.

• 1630

**Mr. Howard:** I wonder if I could ask each of the gentlemen this question. Let me put it this way first. The Air Transport Association of Canada were here the other day and Mr. Morrison, by letter subsequent to the meeting, provided the Committee with an estimate, from information he had undoubtedly received from the member airline carriers, of the cost over the last couple of years of providing a type of security surveillance and search. Do you have any estimate that you might be able to give the Committee of how many manhours have been involved in the security forces, the carriers contracting through the Mississauga police or whoever might be involved? Do you have any estimate or knowledge of that?

**Mr. Heikkinen:** We at Thunder Bay do not have any knowledge of the costs. It is the function of the airlines to provide this service.

**Mr. Howard:** Yes, I realize that but they have not sort of said, these are the manhours involved or this is the cost involved?

**Mr. Devitt:** There is no provision of that nature of information to me at Toronto. I provide the umbrella security arrangement, as you appreciate, of RCMP and commissionnaires but those costs of the carriers are not made known to us.

**Mr. Howard:** I saw an item in last night's *Journal* which from what you just said a moment ago may not be news, but it did indicate that aircarriers in the United States are installing or are using some new kind, as I grasped what the article said, of low power X-ray device that can do just what Mr. Devitt was talking about with respect to baggage that is going on. In other words, it does not need to be opened but they can identify within it metallic items as thin as a very fine wire that can be used on a detonating device. It does not have to carry much voltage with it and also does not touch or interfere with any magnetic tapes, or camera film, fog it or anything of that sort. The news article talked in terms of a \$4 million cost for whatever type of machine this was, but I take it from what Mr. Devitt said just a moment ago that really is not new, or do you know of it?

**Mr. Devitt:** I think we are referring to two things here, Mr. Howard. The device I am referring to is the X-ray device at Toronto that is used in Terminal 2 for X-raying all handbags that are passed along a little moveable belt. There are other X-ray devices, I cannot be more explicit because I am not knowledgeable technically in this area, which can survey the normal luggage going aboard through an automated system and identify the presence of anything that could be a hazardous product.

[Interprétation]

**M. Devitt:** Nous assurons aux passagers qu'il ne peut rien arriver à une caméra qui passe par cet appareil et pour le prouver, nous lui montrons une photographie de la caméra avant et après le passage dans l'appareil. C'est pour que le passager soit certain qu'il n'y a aucune radiation nocive.

**M. Ellis:** Merci, monsieur le président. Je pense que mon temps est écoulé.

**Le président:** M. Howard puis M. Atkey.

**M. Howard:** Je voudrais poser la même question à chacun d'entre vous. Je vais commencer par m'expliquer. L'Association des transporteurs aériens du Canada a comparu l'autre jour et M. Morrison, à la suite de cette séance, nous a envoyé une lettre contenant une évaluation—évaluation qui lui avait certainement été fournie par les transporteurs aériens—des coûts suscités depuis deux ans par ce genre de service de sécurité et de fouille. Avez-vous une idée du nombre d'heures-hommes que cela représente que ce soit dans le cadre de contrats avec la police de Mississauga ou avec quelqu'un d'autre? Que savez-vous de cette question?

**M. Heikkinen:** A Thunder Bay, nous ne savons pas quels sont les coûts. C'est aux compagnies aériennes de fournir ce service.

**M. Howard:** Oui, je sais bien, mais ne vous ont-elles pas dit que cela a représenté tant d'heures-hommes, cela a coûté tant?

**M. Devitt:** A Toronto, je ne reçois aucun renseignement de cette nature. Comme vous le savez, je m'arrange pour que la Gendarmerie royale et les commissionnaires soient disponibles mais ces coûts sont assumés par les transporteurs et ne nous sont pas communiqués.

**M. Howard:** J'ai lu un article dans le *Journal* d'hier soir, d'après ce que vous avez dit tout à l'heure cela ne sera peut-être pas nouveau pour vous, mais il y était dit que les transporteurs aériens américains installaient ou utilisaient déjà un genre d'appareil à faible rayon-X, si j'ai bien compris l'article, qui s'utilise de la même façon sur les bagages, comme M. Devitt vient de dire. Autrement dit, il n'est pas nécessaire de les ouvrir mais cet appareil peut détecter à l'intérieur des bagages le moindre objet métallique, même un fil très fin qui pourrait être utilisé sur un engin explosif. C'est un appareil qui n'a pas besoin de beaucoup de voltage et qui est tout à fait inoffensif également pour les rubans magnétiques, les caméras, les films, etc. L'article du journal parlait de 4 millions de dollars comme prix de cette machine, mais d'après ce que M. Devitt vient de dire, ce n'est pas vraiment nouveau, connaissez-vous cet appareil?

**M. Devitt:** Je crois que nous parlons de deux choses ici, monsieur Howard. L'appareil dont je parle c'est un appareil à rayons-X qui est utilisé au terminus 2 de l'aéroport de Toronto et installé à proximité d'un petit tapis roulant où tous les bagages à main passent. Il y a d'autres appareils à rayons-X, je ne peux pas vous l'expliquer mieux parce que dans ce domaine je n'ai pas de connaissances techniques très précises, qui servent à détecter par un système automatique la présence de tout produit qui pourrait être dangereux dans les bagages qui montent à bord.

[Text]

May I offer an opinion, sir, in this respect. It is not the bomb in the hold of the aircraft that is the threat in international flying today. It is the bomb in the hands of the hijacker on the flight deck.

**Mr. Howard:** I would think so too. Or alternately the weaponry that might be trans-shipped as was done somewhere in one Arab country or Israel recently in which the people shipped machine-guns within their baggage and picked them up at the other end of the terminal and used them. The threat is from the individual person and what he may do with whatever it is that is being trans-shipped as distinct from some isolated mechanism. I can appreciate that is quite correct.

I have nothing further, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Atkey.

**Mr. Atkey:** To pursue Mr. Howard's point a little further, I notice the Air Navigation Orders which were tabled and included as part of Appendix B to Tuesday's Proceedings contain a provision which I take it will ultimately find its way in the draft regulations. It says:

(5) No operator of a large aeroplane shall permit any baggage or cargo to be placed on board the aeroplane for the purpose of flight unless the operator is satisfied that the contents of the baggage or cargo presents no risk or hazard to the aeroplane or its passengers.

I take it that baggage today, say, at Toronto airport, is not being searched except to the extent that it is hand baggage.

**Mr. Devitt:** I cannot answer that completely affirmatively, sir, there is a device—and because it is a public hearing I will not be more explicit—whereby many personal bags of the type that are checked are put through a process that ensures that only bags have gone aboard the aircraft that belong to the complement of people in the aircraft.

**Mr. Atkey:** But you do not have knowledge of whether or not the bags are checked, your position is that is a matter for the airlines.

**Mr. Devitt:** It is the carrier's responsibility.

**Mr. Atkey:** So you do not have knowledge of whether that is done in your airport on a regular basis?

• 1635

**Mr. Devitt:** I am concerned about the confidentiality of my answer, sir. I have knowledge of a procedure where bags are put through by the carrier.

**Mr. Atkey:** I suggest this is a fairly important matter to the public, and it involves the protection of the public. We had reference to the Middle East situation, the airport massacre, where machine guns were transported through baggage that had been checked, and then there was the massacre in the airport itself. I suggest that if we are not checking bags in this country, we should. I was quite shocked at the revelation made today that this may not be the case. I hope that perhaps at future hearings some witnesses will come forward and indicate the exact situation. It is my understanding, to put it on the record, that when these rules which were tabled on Tuesday become law and part of the regulations when enacted that the carriers will have to comply. I would be very astounded if

[Interpretation]

Permettez-moi de vous donner un avis personnel à cet égard. Ce n'est pas la bombe qui pourrait se trouver dans la soute de l'avion qui constitue une menace à l'aviation internationale aujourd'hui. C'est la bombe—qui se trouve aux mains du détourneur dans la cabine.

**M. Howard:** Je le pense également. Ce sont également les armes qui peuvent être envoyées comme cela a été fait dans un pays arabe ou à Israël récemment: les gens ont envoyé des mitraillettes dans leurs bagages et les ont prises à l'autre bout de l'aérogare pour les utiliser. La menace c'est l'individu et ce qu'il peut faire avec l'arme qu'il transporte, quelle qu'elle soit, et pas seulement une bombe. Je sais que c'est tout à fait exact.

C'est tout, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Atkey.

**M. Atkey:** Je ne veux pas changer de sujet; je vais vous citer un passage du Règlement de la navigation aérienne qui a été déposé et imprimé à la suite de l'Appendice B aux procès-verbaux de mardi dernier; il contient une disposition qui, je pense, finira par être incorporée au projet de règlement. Je la lis:

(5) Aucun exploitant d'un gros avion ne peut permettre que soit chargé à bord de cet avion sur le point de prendre l'air tout bagage ou fret à moins qu'il ne soit convaincu que le contenu de ces bagages ou de ce fret ne présente aucun risque ni aucun danger pour l'avion ou pour ses passagers.

Je pense que pour le moment, par exemple à l'aéroport de Toronto, les bagages ne sont pas fouillés si ce ne sont les bagages à main.

**M. Devitt:** Je ne peux pas vous donner une réponse absolument positive, il existe un appareil, et puisqu'il s'agit d'une audience publique, je ne serai pas plus explicite, cet appareil permet de s'assurer que les bagages qui sont placés à bord de l'avion sont uniquement des bagages qui appartiennent à des personnes qui ont pris place à bord de l'avion.

**M. Atkey:** Mais vous ne savez pas si oui ou non les bagages sont vérifiés, vous dites que c'est aux compagnies aériennes de s'en occuper.

**M. Devitt:** C'est la responsabilité du transporteur.

**M. Atkey:** Vous ne savez donc pas si cela se fait dans votre aéroport de façon régulière?

**M. Devitt:** Ce qui me préoccupe, c'est le caractère confidentiel de ma réponse, monsieur. Je sais que dans certains cas les sacs sont acheminés par le porteur.

**M. Atkey:** Pour moi, il s'agit d'une question du plus haut intérêt pour le public et qui vise également sa protection. Nous savons ce qui se passe au Moyen-Orient, nous avons entendu parler du massacre de l'aéroport alors que des mitraillettes avaient été transportées dans des bagages qui avaient été vérifiés, et puis il y eut le massacre dans l'aéroport lui-même. Selon moi, si au Canada nous ne vérifions pas les sacs, nous devrions le faire au plus tôt. J'ai été extrêmement choqué par la révélation que nous avons entendu aujourd'hui selon laquelle il se peut qu'on ne leur fasse rien. J'espère qu'au cours de nos futures audiences des témoins pourront venir nous dire quelle est exactement la situation. Selon moi, et j'aimerais que la chose figure au procès-verbal, lorsque les règles qui ont été



[Texte]

they are not complying now and I hope they are making plans to comply in the very near future.

Mr. Devitt, I want to ask you a question concerning the Toronto International Airport. What dealings have you had with officials of the Solicitor General's Department, the RCMP, the Police Security and Policy Analysis Group, the OPP or the Mississauga Police by way of discussing possible scenarios for potential hijacks, and who would take responsibility for what duty in the event that you were faced with a rather difficult situation and were forced to take some action?

Mr. Devitt: I am completely organized as a result of many discussions with the forces that must come into play to prevent an incident against the Criminal Code of Canada at the Toronto International Airport, and I can assure Mr. Atkey that there is an established procedure in the hands of the participating groups.

Mr. Atkey: So you have worked out a scenario and you have some relative idea of your individual and joint responsibilities in the event of a problem of this nature. I must say that is very comforting to hear.

Dealing specifically with the Toronto International Airport, the one which I am familiar with, I want to talk about Terminal 2 in the context of the security problem that we are faced with today. Who designed Terminal 2? Was Terminal 2 Air Canada's design or was it the MOT's design? We have had conflicting statements in other sessions of this hearing and I am anxious to get your opinion on that matter.

Mr. Loiselle: That is out of order. What difference does it make?

The Chairman: Gentlemen, whether the question is out of order or not, certainly the design of the terminal and whether it lends itself to security is certainly in my opinion a question that is in order. Please proceed, Mr. Devitt.

Mr. Devitt: The design of the security barrier in Terminal 2 was an Air Canada architectural and operational design.

Mr. Atkey: I am interested in the design of the entire airport.

Mr. Devitt: The design of the entire terminal...

Mr. Atkey: Yes.

Mr. Devitt: ... was mutually evolved between the Ministry of Transport and the carrier, who is the prime tenant of it. There were earlier designs involving other carriers. There was consistent consultation with Air Canada about the terminal's over-all design.

[Interprétation]

déposées mardi auront force de loi, elles feront partie du règlement d'ensemble lorsqu'elles auront été promulguées, les transports aériens devront s'y conformer. S'ils ne s'y conforment pas maintenant, la chose nous heurte profondément et j'espère qu'ils ont au moins le projet de s'y conformer dans un avenir rapproché.

J'aimerais vous poser une question relative à l'aéroport international de Toronto, monsieur Devitt. Quels contacts avez-vous eus avec les représentants du ministère du Solliciteur général, de la GRC, du groupe d'analyse de la sécurité et de la police, de la police provinciale de l'Ontario ou de la police de Mississauga, pour discuter de divers types de détournements aériens qui pourraient se produire, et avez-vous réparti les tâches et les responsabilités au cas où une situation difficile viendrait à se produire et nécessiterait des mesures?

M. Devitt: A la suite de nombreuses discussions que nous avons eues avec les représentants des forces qui peuvent entrer en jeu pour empêcher tout incident ou toute violation du Code criminel du Canada à l'aéroport international de Toronto, l'organisation des mesures est prête, et je puis vous assurer, monsieur Atkey, que les groupes intéressés savent tous ce qu'ils doivent faire dans un pareil cas.

M. Atkey: Vous avez donc établi un scénario et vous avez également une idée quelconque de vos responsabilités, quelles soient particulières ou collectives, au cas où un problème de ce genre viendrait à se poser. C'est extrêmement réconfortant de vous l'entendre dire.

Pour parler plus particulièrement de l'aéroport international de Toronto, celui que je connais le plus, j'aimerais vous parler, dans le cadre du problème sécuritaire que nous abordons aujourd'hui, du terminal numéro 2. Qui en a fait les plans? S'agit-il d'Air Canada ou du ministère des Transports? Nous avons eu, au cours de nos réunions passées, des témoignages contradictoires et j'aimerais connaître votre opinion à ce sujet.

M. Loiselle: Cette question n'est pas recevable. Cela ne fait aucune différence.

Le président: Messieurs, quelle que soit la recevabilité de la question, il est certain que la conception du terminal et l'aspect sécuritaire qu'il implique est, à mon avis, une question tout à fait pertinente. Veuillez poursuivre, monsieur Devitt.

M. Devitt: La barrière de sécurité au terminal numéro 2 est une création, tant du point de vue de l'architecture que de celui des opérations, d'Air Canada.

M. Atkey: La conception de l'aéroport tout entier m'intéresse également.

M. Devitt: La conception du terminal tout entier...

M. Atkey: Oui.

M. Devitt: ... est le résultat de travaux effectués en collaboration par le ministère des Transports et par le transporteur qui en est le principal locataire. Avant cela, d'autres projets avaient été mis au point par d'autres transporteurs. Mais la conception globale du terminal est le résultat d'une consultation permanente avec Air Canada.

## [Text]

**Mr. Atkey:** So, it is a joint design. Both parties had a hand in the design of the airport.

To zero in specifically on the long line of security gates that exist at Terminal 2, I have found these to be a bit like the starting gate at the race track. That design, of course, belongs to ...

**Mr. Devitt:** Air Canada.

**Mr. Atkey:** ... Air Canada. Is it a permanent design or is it a temporary design pending the conversion of Terminal 2 to cargo use?

**Mr. Devitt:** The design of the security barrier is one that evolved for the present security screening, and it is under evaluation for future change. I made no reference to any cargo operation or aspect of the terminal.

**Mr. Atkey:** Is the present security gate a permanent fixture in Terminal 2 or is it a temporary fixture?

**Mr. Devitt:** It is an interim barrier while changes to ensure improved traffic flow can be evolved.

**Mr. Atkey:** Do you consider the long distances that passengers have to walk in Terminal 2 to be a problem in terms of security? I might give you an example. If a plane was under seizure by hijackers at Gate 73, which I believe is at the far west end of the terminal, is the fact that there is a considerable distance between Gate 73 and the main area where passengers must eventually embark or disembark seen as a security problem as such or is it just an inconvenience problem?

**Mr. Devitt:** I do not see any security concern because of the distance, sir. That is entirely a secure and sterile area in spite of the distance from the security barrier to the western handling area.

• 1640

**Mr. Atkey:** You see no problem if you have to move quickly to get a number of passengers from Gate 73 to the centre area, to get them out of danger in a hurry.

**Mr. Devitt:** Most incidents do not occur when the aircraft is locked on to a bridge, sir. It involves mainly in-transit or taxiing as well.

**Mr. Atkey:** But you admit that it could happen at the bridge.

**Mr. Devitt:** Yes, it could.

**Mr. Atkey:** Are there any immediate plans to put in a moving sidewalk?

**Mr. Devitt:** I am not able to answer that question, sir. I am not planning future facilities at Toronto International.

**Mr. Atkey:** I have heard no complaints, like you, Mr. Devitt, on the fact that passengers must go through the security gates. But I have heard considerable complaints about the delay that that occasions. The concern that has been expressed to me has been compounded by suggestions—and they have been made in an informal sense by members of Air Canada staff and perhaps members of the airport staff—to passengers that the airport and/or Air Canada is considering imposing a 20-minute rule as

## [Interpretation]

**M. Atkey:** Il s'agit donc d'une conception collective. Les deux parties ont participé à la création des plans de l'aéroport.

Pour parler plus particulièrement de la série de portes de sécurité qu'on trouve au terminal numéro 2, j'ai eu l'impression que ces portes ressemblaient assez fort aux portillons de départ des champs de course. Le dessin est bien sûr du ressort ...

**M. Devitt:** D'Air Canada.

**M. Atkey:** ... d'Air Canada. S'agit-il d'une installation permanente ou simplement temporaire et qui n'existera que jusqu'à ce que le terminal numéro 2 serve uniquement au fret?

**M. Devitt:** La conception de la barrière de sécurité répond aux exigences actuelles en matière de fouille et nous sommes en train d'étudier quels changements on pourrait y apporter ultérieurement. Mai je n'ai en aucune manière parlé des opérations de chargement du fret à ce terminal.

**M. Atkey:** La porte de sécurité actuelle du terminal numéro 2 est-elle installée à demeure ou s'agit-il d'une installation temporaire?

**M. Devitt:** Il s'agit d'une barrière provisoire qui pourra être modifiée ultérieure afin d'accélérer le passage.

**M. Atkey:** Avez-vous pensé à la distance importante que doivent franchir les passagers au terminal numéro 2, et pensez-vous qu'il s'agisse là d'un problème pour la sécurité? Je pourrais vous donner un exemple à ce sujet. Si des pirates de l'air s'emparent d'un avion à la porte 73, et c'est celle qui, je crois, est la plus éloignée, à ce terminal, le fait que la distance entre cette porte 73 et l'endroit où les passagers embarquent ou débarquent est-elle considérée comme un problème pour la sécurité ou tout simplement comme une gêne?

**M. Devitt:** Je ne vois pas de problème de sécurité dû à la distance. C'est une zone entièrement sûre et stérile malgré la distance entre la barrière de sécurité et la zone de manutention.

**M. Atkey:** Il n'y aurait pas de problème de déplacer rapidement un certain nombre de passagers de la porte 73 vers le centre pour les écarter du danger.

**M. Devitt:** Très peu d'accidents arrivent lorsque l'avion est à quai. Il s'agit surtout des accidents sur la piste au moment des mouvements au sol.

**M. Atkey:** Mais vous admettez qu'il pourrait s'en produire à quai.

**M. Devitt:** Oui, cela se pourrait.

**M. Atkey:** Envisagez-vous d'installer prochainement des trottoirs roulants?

**M. Devitt:** Je ne peux répondre à cette question, monsieur. Je ne suis pas chargé de planifier les modifications à l'aéroport international de Toronto.

**M. Atkey:** Je n'ai entendu personne se plaindre du fait que les passagers soient soumis à un contrôle de sécurité. Mais j'ai entendu beaucoup de gens se plaindre des délais que cela entraîne. La situation est encore aggravée du fait des rumeurs—à l'origine desquelles se trouvent des membres du personnel d'Air Canada et peut-être même du personnel de l'aéroport, voulant que les passagers soient désormais tenus de se trouver 20 minutes avant l'heure du départ à la porte d'embarquement, au lieu de dix minutes



[Texte]

opposed to the existing 10-minute rule. By a 20-minute rule I mean a rule whereby a passenger who is going to board a plane must be at that barrier more than 20 minutes before flight departure or he will not be allowed to board that plane. Is there any truth in that suggestion?

**Mr. Devitt:** I could not answer that question, sir. That is an airline procedure which does not involve me as the airport manager.

**Mr. Atkey:** Have you heard of any suggestion of the 20-minute rule?

**Mr. Devitt:** I have no knowledge of that procedure, Mr. Atkey.

**Mr. Atkey:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, Mr. Beatty and Mr. Poulin are the remaining names I have on my list.

**Mr. Benjamin:** I have a couple of questions, Mr. Chairman, on the matter of detection. I take it that the magnetometers will detect only metals. They will not detect any other material, any weapons or explosives of a plastic nature, for example. Is that correct?

**Mr. Devitt:** To my knowledge, and I am not a technical expert, sir, they are only metal detectors.

**Mr. Benjamin:** Will the x-ray type machines show up devices, weaponry or explosives, that are not metal?

**Mr. Devitt:** My observation is that they identify configurations that are suspicious when they are not solely metal.

**Mr. Benjamin:** I see. Are the security people deliberately inconsistent with the kind of search they carry out? Some days are they more zealous than on others, or does it just depend on the mood and humour of the particular security person?

**Mr. Devitt:** Since they do not work for us, it would be inappropriate for us to comment, I believe. I speak of Toronto when I answer that. I am not aware of any on-days or off-days. It is a consistent application of the screening procedures.

**Mr. Benjamin:** I have not had an opportunity to talk to the airport manager in Regina yet, but if any of you three do get a chance—at that airport everybody after being screened has to stand up. There is no seating provision at all. So it is automatic that once you have gone through the screening, if you are 10 or 20 minutes or half an hour ahead of departure time, you have to remain standing. If you happen to be talking to him, will you see what they can do about it?

**The Chairman:** If you send him a copy of the Committee report, Mr. Benjamin, it might help.

Do you have any further questions?

**Mr. Benjamin:** No, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Beatty.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Mr. Chairman, I was struck by one comment Mr. Descary made. He referred to a number of arrests taking place at the Ottawa airport, due to people trying to pass things over the barrier. Did I misunderstand him?

[Interprétation]

actuellement, faute de quoi ils ne seront plus autorisés à monter dans l'avion. Cette rumeur est-elle fondée?

**M. Devitt:** Je ne peux pas vous répondre. Cela concerne les compagnies aériennes et n'a rien à voir avec l'administrateur de l'aéroport.

**M. Atkey:** Avez-vous entendu parler de cette règle des 20 minutes?

**M. Devitt:** Je n'en ai pas connaissance, monsieur Atkey.

**M. Atkey:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** M. Benjamin, M. Beatty et M. Poulin sont les noms qui me restent sur ma liste.

**M. Benjamin:** J'ai plusieurs questions, monsieur le président, sur la question de la détection. Je suppose que les magnétomètres ne détectent que le métal. Ils ne détectent pas d'autres matériaux, tels que des armes ou explosifs non métalliques, par exemple. Est-ce exact?

**M. Devitt:** A ma connaissance, mais je ne suis pas un spécialiste, ce ne sont que des détecteurs de métal.

**M. Benjamin:** Est-ce que les appareils à rayon-x seront également sensibles aux armes et explosifs non-métalliques?

**M. Devitt:** Je crois qu'ils permettent d'identifier des silhouettes suspectes, même lorsqu'elles ne sont pas entièrement métalliques.

**M. Benjamin:** Je vois. Est-ce que les mesures de sécurité varient délibérément d'un jour à l'autre? Certains jours, les gardes sont plus zélés que d'autres ou bien cela dépend-il simplement de l'humeur du garde en question?

**M. Devitt:** Il ne m'appartient pas de faire des commentaires à ce sujet vu qu'ils ne travaillent pas pour nous. Cela s'applique uniquement à Toronto. Pour autant que je sache, il n'y a pas de jours où les règlements sont plus relâchés que d'autres.

**M. Benjamin:** Je n'ai pas encore eu l'occasion de parler à l'administrateur de l'aéroport de Regina, mais si vous en avez l'occasion... A cet aéroport, tout le monde doit se lever après la fouille. Il n'y a pas de sièges du tout. Donc, une fois passée la fouille, si vous êtes en avance de 10 ou 20 minutes, ou même d'une demi-heure, vous devez rester debout. Si vous en avez l'occasion, voudriez-vous lui en parler?

**Le président:** Peut-être lui sera-t-il utile que vous lui envoyiez une copie du procès-verbal du Comité, monsieur Benjamin.

Avez-vous d'autres questions?

**M. Benjamin:** Non, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Beatty.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Monsieur le président, j'ai été frappé par une remarque émise par monsieur Descary. Il a fait allusion à un certain nombre d'arrestations qui ont eu lieu à l'aéroport d'Ottawa du fait que des gens essayaient de passer des objets au-dessus de la barrière. Ai-je bien compris?

[Text]

Mr. Descary: Yes.

Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): How many arrests have taken place, and what was the charge?

Mr. Descary: No charges, no arrests, but simply invite the people not to get into the sterile area.

Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): May I ask each of the gentlemen how many arrests, if any, have been made at their airports for the illegal concealment of weapons?

Mr. Heikkinen: There have been no arrests at Thunder Bay to my knowledge regarding concealed weapons.

Mr. Devitt: I have no figures, sir. I know there have been arrests made.

Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Could you give a ballpark figure of some sort?

• 1645

Mr. Devitt: It is something that the police themselves are very discreet about. Only by comments that they have made to me have they confirmed that there have been arrests made for it.

Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Is it a frequent occurrence?

Mr. Devitt: It is quite an international port of arrivals and departures of internationally known criminals. There is another presence in the terminal which the public may not appreciate who are watching in this area. I am talking about outside the security clearance.

Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): I am talking about the security clearance itself. Would it be a frequent occurrence that people would be arrested for the concealment of illegal weapons?

Mr. Devitt: Not a frequent occurrence, not in a daily sense.

Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Mr. Descary?

Mr. Descary: I have no report other than what I have seen, like you, in the newspaper. Known to us, is one that is serving a jail term right now for four months for illegal possession of a gun. Others, I have no record of.

Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): To the best of your knowledge, have any passengers at any of the three airports been refused permission to board because of their refusal to be searched?

Mr. Devitt: Yes, Father Berrigan—several months ago, at Toronto.

Mr. Heikkinen: There have been some people delayed until the next flight because they have resisted going through a search. Later, they have subjected themselves to it.

Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): And in Ottawa?

Mr. Descary: Yes, we have had some; and they chose alternate modes of travel.

[Interpretation]

M. Descary: Oui.

M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Combien d'arrestations ont eu lieu et sur quelle accusation se fondaient-elles?

M. Descary: Il ne s'agit pas d'arrestation ou d'accusation mais simplement d'invitation aux gens à se rendre dans la zone neutre.

M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): J'aimerais savoir combien d'arrestations ont été effectuées à cet aéroport pour raison de port d'armes illégal?

M. Heikkinen: Aucune arrestation à Thunder Bay, à ma connaissance, pour ce motif.

M. Devitt: Je ne connais pas les chiffres. Mais je sais que les arrestations ont été effectuées.

M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Pourriez-vous nous donner un chiffre grossier?

M. Devitt: La police elle-même est très discrète à ce sujet. Ce n'est que sur une base confidentielle qu'elle m'a assuré que les arrestations ont eu lieu.

M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Cela arrive-t-il souvent?

M. Devitt: C'est un aéroport international et il y circule des criminels connus sur le plan international. Une surveillance est également exercée en dehors des zones de sécurité, c'est-à-dire indépendamment de la fouille.

M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Je parle du contrôle de sécurité lui-même. Arrive-t-il fréquemment que des gens soient arrêtés pour avoir caché des armes sur eux?

M. Devitt: Pas souvent, du moins pas tous les jours.

M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Monsieur Descary?

M. Descary: Je sais uniquement ce que j'ai lu dans les journaux, comme vous. Une personne purge actuellement une peine de quatre mois de prison pour port d'arme illégal. Je ne connais pas d'autres cas.

M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): A votre connaissance, des passagers se sont-ils vu interdire l'accès à un avion parce qu'ils ont refusé de se soumettre à la fouille?

M. Devitt: Oui, le Père Berrigan, il y a plusieurs mois à Toronto.

M. Heikkinen: Des gens ont raté leur avion parce qu'ils refusaient de passer à la fouille. Ayant fini par s'y soumettre, ils ont pu prendre l'avion suivant.

M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo): Et à Ottawa?

M. Descary: Oui, nous avons eu certains cas; les voyageurs ont choisi d'autres modes de déplacement.



[Texte]

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Could you three gentlemen tell the Committee what would happen if you found a person carrying a handgun or a knife? Would he just be refused entry or would you call the police and ask them to check for a person's weapons permit, first of all?

**Mr. Heikkinen:** There are procedures that are carried out by the security people.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** You have no idea?

**Mr. Heikkinen:** Yes, we have; but these are the functions of that force, who are not our employees. They follow company procedures to contend with these situations.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** But the question is, do you know, what is the procedure?

**Mr. Heikkinen:** I am not qualified to cite what any individual airline's policy is.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Mr. Devitt.

**Mr. Devitt:** I am aware that there are company procedures that will enable you to ship weapons of the nature you have described, sir, but I am not aware of the specific company procedures in any one case.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Mr. Descary.

**Mr. Descary:** If people surrender weapons, they are usually given to the captain and possibly put up in the stronghold of the aircraft and surrendered at destination.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** To the best of your knowledge, there have been no confiscations of dangerous weapons made?

**Mr. Descary:** That is, as far as I know.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Right; but there have been arrests made for the concealment of illegal weapons?

**Mr. Descary:** This is one that was made public.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Just one further question, and one again, going back to what Mr. Benjamin was saying. To the best of your knowledge, could magnetometers detect plastic explosives? If a person wished to hijack a jet using plastic explosives, as opposed to using a gun or a knife, would a magnetometer detect it?

**Mr. Heikkinen:** No.

**Mr. Descary:** As its name implies, it is strictly a metal detector.

**Mr. Devitt:** Normally, to initiate a plastic explosive, you must have a metal cap of sorts and that portion could be detected by magnetometers.

**Mr. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** I am certainly no chemist but how about something like nitroglycerine, which is an extremely volatile substance and which, through jarring, could be triggered? It could be kept in a glass container, for example?

[Interprétation]

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Pourriez-vous nous dire ce qui se passerait si l'on trouvait un couteau ou une arme à feu sur un passager? Lui refuseriez-vous simplement l'accès à l'avion ou bien appelleriez-vous la police pour vérifier tout d'abord le port d'arme?

**M. Heikkinen:** Ce sont les agents de sécurité qui s'occupent de cela.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Vous n'avez aucune idée?

**M. Heikkinen:** Si, mais ces gardes de sécurité ne sont pas nos employés. Ils obéissent aux règlements de la compagnie.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Oui, mais savez-vous ou ne savez-vous pas? Si vous le savez, quelle est la règle?

**M. Heikkinen:** Je ne suis pas qualifié pour décrire les directives appliquées par les compagnies aériennes.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Monsieur Devitt.

**M. Devitt:** Il existe des procédures qui permettent à la compagnie aérienne de transporter les armes que vous avez citées mais je ne sais pas ce que l'on fera dans un cas particulier donné.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Monsieur Descary.

**M. Descary:** Si les passagers remettent leurs armes, à ce moment-là, on les remet généralement au capitaine qui les enferme dans le coffre-fort de l'avion pour être restituées à destination.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** A votre connaissance, les armes dangereuses ne sont pas confisquées?

**M. Descary:** Non, pour autant que je sache.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Bien; mais des arrestations ont été effectuées pour dissimulation d'armes illégales?

**M. Descary:** Il y en a eu une qui a été rendue publique.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Une dernière question portant sur ce que M. Benjamin a dit. A votre connaissance, est-ce que les magnétomètres pourraient détecter des explosifs au plastique? Si un passager voulait détourner un avion en utilisant des explosifs plastiques, est-ce qu'un magnétomètre pourrait détecter ceci?

**M. Heikkinen:** Non.

**M. Descary:** Comme son nom l'indique, ce détecteur détecte uniquement le métal.

**M. Devitt:** Généralement pour détoner un explosif de ce genre, il faut un détonateur métallique et celui-ci pourrait être détecté par le magnétomètre.

**M. Beatty (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Je ne suis pas chimiste mais qu'en est-il de la nitroglycérine qui est une substance extrêmement volatile et qu'une secousse peut faire exploser? On pourrait la transporter dans un bocal de verre par exemple.

[Text]

Fine. Thank you very much, gentlemen.

**The Chairman:** Mr. Poulin.

**Mr. Poulin:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Devitt, I would just like to clear up one of the points raised by Mr. Atkey. He said that he was shocked to hear you say that there was not sufficient examination of baggage. Are you satisfied, as an airport manager, that there is sufficient examination of baggage, going on to an aircraft, without them being opened to ensure that there are no offensive weapons or bombs within, without your going into what the examination procedures are?

**Mr. Devitt:** Yes I am, sir; but I want to be very clear. We are talking about two types of baggage. I differentiate between baggage that goes into the aircraft cabin and baggage that goes into the aircraft hold that is redeemed from you as you check in.

**Mr. Poulin:** Yes, the check-in baggage.

**Mr. Devitt:** I am satisfied that the checkin baggage is under a degree of surveillance by carriers operating out of Toronto International Airport.

• 1650

**Mr. Poulin:** And that surveillance is sufficient for the purpose, to determine that there are no offensive weapons in that baggage that was checked in and eventually stored in the hold of the aircraft?

**Mr. Devitt:** I am not competent or qualified to answer that as accurately as I believe you intend.

**Mr. Poulin:** But that these checks go on, you are aware, without going into the technicalities of what the checks are?

I understand, too, gentlemen, and you may be able to correct me on this, that there have been seven hijackings in Canada, six of them since February of 1971 . . .

**Mr. Atkey:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Atkey, on a point of order.

**Mr. Atkey:** Mr. Poulin raised a very important point the last time and the witness, I think, shook his head in the affirmative. But it will not be recorded on the record.

**Mr. Poulin:** I am keeping a record.

**Mr. Atkey:** For your own purposes, Mr. Poulin, but I do not know what you took his answer to be. I took it to be as in the affirmative.

**Mr. Poulin:** Yes, I took it to be in the affirmative, too; that there were adequate security checks of checked baggage. That is what I took it to be.

I understand, gentlemen, that there have been seven hijackings in all in Canada, and that six of those have occurred since February of 1971. My question is very short and very general: are you satisfied that the provisions of the bill before you are going to do everything that we can to deter the type of hijacking as occurred in these seven incidents?

[Interpretation]

Bien. Je vous remercie, messieurs.

**Le président:** Monsieur Poulin.

**M. Poulin:** Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Devitt, j'aimerais préciser un des points soulevés par M. Atkey. Il a dit avoir été surpris par le caractère superficiel de l'inspection des bagages. En tant qu'administrateur d'aéroport, pensez-vous que l'inspection des bagages est suffisamment détaillée pour détecter des armes offensives ou des bombes qui pourraient y être contenues?

**M. Devitt:** Oui, je le suis; mais il faut préciser qu'il y a deux sortes de bagages. Il faut faire une différence entre les bagages que les passagers amènent dans la cabine de l'avion et les bagages qui vont dans la soute et qui sont enlevés aux passagers au moment de l'inscription.

**M. Poulin:** Je parle des bagages dans la soute.

**M. Devitt:** Je suis convaincu que l'inspection de ces bagages est suffisante à l'aéroport international de Toronto.

**M. Poulin:** Cette inspection suffirait à découvrir les armes qui pourraient éventuellement être contenues dans les bagages enregistrés?

**M. Devitt:** Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question avec la précision que vous me demandez.

**M. Poulin:** Mais vous savez qu'une telle vérification a lieu, sans entrer dans les détails?

Je crois qu'il y a eu sept détournements d'avions au Canada, dont six depuis février 1971 . .

**M. Atkey:** J'invoque le règlement, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Atkey, fait un rappel au règlement.

**M. Atkey:** M. Poulin a soulevé un point très important la dernière fois et le témoin a secoué la tête de façon affirmative. Mais cela ne sera pas enregistré pour le procès-verbal.

**M. Poulin:** Je prends note des réponses.

**M. Atkey:** Pour vous seul, monsieur Poulin. Je ne sais pas comment vous avez interprété ce signe de tête, mais pour moi, il me semblait affirmatif.

**M. Poulin:** Oui, moi de même. Il signifiait que l'inspection de sécurité des bagages était appropriée. C'est ce que j'ai compris.

Je crois savoir, messieurs, qu'il y a eu sept détournements d'avions au Canada et que six d'entre eux se sont produits depuis février 1971. Ma question sera très brève et de nature très générale: êtes-vous convaincu que les dispositions du projet de loi suffiront à empêcher tous les détournements tels que les sept qui se sont déjà produits?



[Texte]

**Mr. Devitt:** I am extremely heartened, as the airport manager of Canada's busiest airport, that this bill will enhance the protection of the travelling public to a degree that we have not experienced before.

**Mr. Poulin:** Thank you, sir. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Thank you, Mr. Chairman. I want to say, first of all, that I know some comments were made pertaining to whether or not I was here, and I do not even have to question who it was that made them: I can figure it out.

I was with the group that we were with this morning, Mr. Chairman, who are a very conservative mid-western group: and for your information and that of the members of this Committee, we did have a wonderful hearing by the Minister this afternoon, immediately after the question period. I can assure you that the delegation went out of there quite enthused. They were very pleased with the fact that, after getting a good hearing this morning, they got an excellent hearing this afternoon with the Minister.

Having said that, Mr. Chairman, I would like to say that any comments that I am making at the present time bear no relation whatsoever with the position which I hold as Parliamentary Secretary to the Minister of Transport. The reason I say that is because of the questions that have come up, and I think that they are important; and I would like to say in the beginning that if no arrests have been made, as has been mentioned, it may very well be because of the fact that the security checks that we are carrying out are doing the job that we wanted them to. Many people, who otherwise would probably try to go on to an airplane, knowing now that they will be searched, would probably not carry any of the...

**Mr. Mazankowski:** That is why that bill should have been passed two months ago.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I am glad you said that, Mr. Mazankowski, because one of the problems that we have had so far, Mr. Chairman, was that we were unable to apply the appropriate standard. We have had excellent co-operation with the airlines to do the type of search that we have been doing, but once the bill is passed, then we can apply the standard on a national policy which will mean better security for all Canadians. I think that we are all waiting for that.

Having said that, I would like to come, Mr. Chairman, to the matter of the examination of baggage. This is where I want to go further with the question that has been asked by Mr. Poulin and Mr. Atkey, and possibly others.

You just gave the answer that you were satisfied with the examination of baggage. But let us say that anybody, for example, who just checked a hand bag—he just checks it, does not carry it with him. Are you satisfied that there is an appropriate search going on? You did not give any details. Could you tell the Committee that if it is X-rayed and if there is anything in that baggage such as guns or otherwise, you could be made aware of it very easily? Could you say anything like that?

[Interprétation]

**M. Devitt:** En tant qu'administrateur de l'aéroport le plus important au Canada, je pense que ce projet de loi va protéger plus que jamais auparavant le public qui voyage en avion.

**M. Poulin:** Je vous remercie monsieur. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je vous remercie, monsieur le président. Je tiens à dire tout d'abord que je suis au courant des remarques qui ont été faites concernant mon absence et je n'ai pas besoin de chercher de qui elles proviennent.

J'ai accompagné un groupe ce matin, monsieur le président, et pour votre information et celle des membres du Comité, nous avons eu une entrevue très cordiale avec le Ministre cet après-midi immédiatement après la période des questions. Je puis vous assurer que cette délégation est sortie très enthousiaste de cette entrevue. Elle est très satisfaite de l'audience de ce matin et également de l'entrevue avec le Ministre.

Ayant dit cela, monsieur le président, je tiens à dire que toutes mes paroles qui vont suivre n'ont rien à voir avec mon poste de secrétaire parlementaire auprès du ministre des Transports. D'abord, je tiens à dire que s'il n'y a pas eu d'arrestation, comme on l'a mentionné c'est peut-être du fait que le contrôle de sécurité remplit bien son rôle. Beaucoup de personnes qui auraient autrement essayé de monter à bord d'un avion, sachant qu'elles seront fouillées, abandonnent probablement leur projet...

**M. Mazankowski:** C'est la raison pour laquelle ce projet de loi aurait dû être adopté il y a deux mois.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je suis heureux de vous entendre dire cela, monsieur Mazankowski, parce que l'un des problèmes que nous avons rencontrés jusqu'à maintenant, monsieur le président, est que nous n'avons pas pu adopter de normes adéquates. Nous avons bénéficié de l'entière collaboration des compagnies aériennes en matière de contrôle de sécurité mais une fois ce bill adopté, nous pourrions appliquer une norme nationale qui entraînera une plus grande sécurité pour les Canadiens. C'est ce que nous attendons tous.

Ayant dit cela, je voudrais maintenant aborder la question de l'inspection des bagages. Je voudrais approfondir la question posée par M. Poulin et M. Atkey et peut-être d'autres.

Vous venez de dire que vous êtes satisfait de la manière dont l'inspection des bagages est faite. Mais êtes-vous convaincu qu'un bagage à main, qu'un passager enregistre, c'est-à-dire qu'il ne l'emporte pas avec lui, est suffisamment bien fouillé? Vous n'avez pas donné de détail. Pourriez-vous dire au Comité s'il est passé au rayon-x et que si ce bagage contient une arme elle serait détectée facilement? Pouvez-vous affirmer cela?

[Text]

**Mr. Devitt:** No, I really could not, sir, because it is not being undertaken by my staff, nor have I been personally witness to it.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I see. I just thought that I would ask you.

**Mr. Devitt:** There are degrees of surveillance applied, sir. I have answered in that sense.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I see. Well, you say that you do not know about that; yet you said that you were satisfied that there was ample surveillance.

• 1655

What kind of surveillance are you aware of that can make sure that somebody's bag is all right before it is put on the plane?

**Mr. Devitt:** X-ray units are available, internationally, for the detection and surveillance of bags of any size.

**The Chairman:** Mr. Guay, I might just say that it is the Chairman's hope . . .

**Mr. Guay (St. Boniface):** Is my time up?

**The Chairman:** No, your time is not up. I was just going to say that it is the Chairman's hope to have Air Canada and the CNR before this Committee. Those questions with regard to security could be put to Air Canada, if you like.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I meant the moving sidewalk area I guess; if that is the case, I shall wait until they come.

**The Chairman:** That moving sidewalk area should be put to Air Canada too, I should say.

**Mr. Guay (St. Boniface):** That is fine, Mr. Chairman. I want to thank them. I think they are doing a good job.

**Mr. Atkey:** Mr. Chairman, supplementary to one comment by Mr. Guay, let me ask Mr. Devitt this. He said, "to your knowledge, is any luggage that has not been given surveillance put on airplanes out of Toronto Airport?"

**Mr. Devitt:** Yes.

**Mr. Atkey:** Thank you.

**Mr. Devitt:** May I qualify that, and say that it has check lights.

**Mr. Atkey:** Yes, I appreciate that.

**Mr. Poulin:** It is checked on somewhere else.

**Mr. Devitt:** It is checked through by the passenger. It has gone into the baggage system of the terminal, we load it onto the aircraft, in the aircraft's hold.

**Mr. Poulin:** This is not checked in any way to be sure that there are no offensive materials?

**Mr. Devitt:** It depends on the carriers.

**The Chairman:** Mr. Howard.

**Mr. Guay (St. Boniface):** On a question of privilege can I add, Mr. Chairman? By the time you receive the baggage are you satisfied that it is okay to put it on the plane?

[Interpretation]

**M. Devitt:** Non, je ne le pourrais pas, parce que cela ne relève pas de ma compétence et je ne connais pas personnellement les détails.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je vois.

**M. Devitt:** Il y a divers degrés de surveillance, monsieur. C'est ce que j'ai dit dans ma réponse.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je vois. Disons donc que vous ne savez pas; vous avez néanmoins dit que vous étiez convaincu que les mesures de contrôle étaient suffisantes.

De quelles mesures de sécurité avez-vous connues qui pourraient assurer qu'un bagage à main contient rien de dangereux avant qu'il soit embarqué dans l'avion?

**M. Devitt:** Il existe dans tous les aéroports internationaux des appareils rayon-x pour la détection des bagages de toute dimension.

**Le président:** Monsieur Guay, je dois dire que j'espère . . .

**M. Guay (Saint-Boniface):** Mon temps est déjà écoulé?

**Le président:** Non, il n'est pas écoulé. Je voulais dire que j'espère que nous entendrons des responsables d'Air-Canada et du CNR. Si vous le voulez, vous pourrez leur poser ces questions concernant la sécurité.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Dans ce cas, j'attendrai.

**Le président:** La question des trottoirs roulants devrait également être posée aux représentants d'Air Canada.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Très bien, monsieur le président. Je remercie les témoins. Ils font un excellent travail.

**M. Atkey:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Devitt qui fait suite à une question de M. Guay. A votre connaissance, est-ce que des bagages ont été chargés à bord d'un avion qui n'ont pas été soumis au contrôle de sécurité à l'aéroport de Toronto?

**M. Devitt:** Oui.

**M. Atkey:** Je vous remercie.

**M. Devitt:** Il s'agit de bagages enregistrés.

**M. Atkey:** Oui, je sais cela.

**M. Poulin:** Sont-ils vérifiés ailleurs?

**M. Devitt:** Les bagages sont enregistrés par le passager. Ensuite nous le chargeons dans l'avion, c'est-à-dire dans la soute.

**M. Poulin:** Il n'est vérifié en aucune façon pour déterminer s'il contient des armes?

**M. Devitt:** Cela dépend des compagnies.

**Le président:** Monsieur Howard.

**M. Guay (Saint-Boniface):** J'ai une question de privilège, monsieur le président. Lorsque vous prenez livraison des bagages, êtes-vous convaincu que vous pouvez les charger dans l'avion en toute sécurité?



[Texte]

**An hon. Member:** That is not what he said.

**Mr. Devitt:** I have answered the question, sir, by saying that a degree of surveillance is applied by carriers to the checked baggage that goes into the holds of their aircraft. I want to be explicit; I did not say it is universal and it is total; I said a degree of surveillance is applied.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Okay. I know what he is talking about though, that is the only difference. I am still on the moving sidewalk.

**The Chairman:** Gentlemen, Mr. Howard is the next questioner.

**Mr. Howard:** Mr. Chairman, I did not want to raise this before, because the discussion and the questioning was revolving around jet aircraft, major companies, and so on. But I am interested in small airline companies, particularly those that would employ the smaller type of aircraft in short jaunts, short hauls. Not being familiar with the degree to which such airline companies may use any one of the airports that you gentlemen are managers of, could I ask—maybe Mr. Heikkinen and over—whether airline companies of a sort or of a size that employ smaller aircraft use your airport to any degree? These would be prop aircraft—say, less than 12,000 pounds in weight. What checking facilities do they engage in, if any, and so on?

**Mr. Heikkinen:** The smaller carriers, as we might call them, which operate weights of aircraft as you mentioned under 12,000, have facilities in the air terminal building and have the privilege of using the screening facilities if they so wish.

**Mr. Howard:** Do they?

**Mr. Heikkinen:** They have not to this time used those facilities. This is all carry-on baggage, and it is checked in at that counter. These are tourist operator, fly-in kind of things; there is a multitude of weapons of various kinds—hunting knives, rifles and ammunition—which is an accepted cargo for this type of operation.

**Mr. Howard:** That is partly the point I was trying to get at; thanks for saying it. Is this true at Toronto, Mr. Devitt?

**Mr. Devitt:** There are operators who work out of Toronto from our skyport area for whom I cannot speak. I have no knowledge whether, in the same type of executive or charter-type flights, they are effecting any security or surveillance of the passengers they are embarking. They are not scheduled flights, they are prearranged charters from our general aviation area.

They have surveillance equipment available from the Ministry if they wish to apply.

• 1700

**Mr. Howard:** I wonder if Mr. Descary has any knowledge of that?

**Mr. Descary:** At the moment with vital flights it is a gentleman's agreement in the absence of legislation. The pilot identifies his passengers and he carries the luggage. He has available to him the use of the magnetometer if he desires to use it, but we have restricted passengers from leaving the terminal building and going toward any aircraft unless they are identified as bona fide passengers with a given private carrier.

[Interprétation]

**Une voix:** Ce n'est pas ce qu'il a dit.

**M. Devitt:** J'ai répondu à la question en disant qu'un certain contrôle était exercé par les compagnies sur les bagages enregistrés avant qu'ils soient chargés dans l'avion. Restons précis: je n'ai pas dit que ce contrôle était universel et total; j'ai dit qu'un certain contrôle était exercé.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Très bien. J'en reviens aux trottoirs roulants.

**Le président:** Messieurs, la parole est à M. Howard.

**M. Howard:** Monsieur le président, je ne voulais pas soulever cette question auparavant en raison du fait que la discussion tournait autour des avions à réaction, des grandes compagnies etc. Je m'intéresse aux petites compagnies aériennes, particulièrement celles qui utilisent de petits avions pour de petits trajets. Ne sachant pas dans quelle mesure ces petites compagnies utilisent les aéroports que vous administrez, j'aimerais savoir si ces petites compagnies passent par vos aéroports? Il s'agirait là de petits avions à hélice, disons des avions de 12,000 livres. A quelle mesure de sécurité ces avions sont-ils soumis, le cas échéant.

**M. Heikkinen:** Les petites compagnies possédant des avions de moins de 12,000 livres ont des guichets dans l'aérogare et peuvent se servir des installations de détection si elles le souhaitent.

**M. Howard:** Le font-elles?

**M. Heikkinen:** Pas jusqu'à présent. Elles ne transportent que des bagages à main qui sont enregistrés aux guichets. Les passagers sont souvent des chasseurs qui transportent une quantité d'armes de diverses sortes, couteaux de chasse, fusils et munitions, et ces compagnies acceptent ce genre de bagages.

**M. Howard:** C'est en partie à cela que je voulais en venir; je vous remercie de m'y avoir conduit. Les choses se passent-elles de cette façon à Toronto, monsieur Devitt?

**M. Devitt:** Je ne sais pas comment procèdent les petites compagnies qui utilisent l'aéroport de Toronto. Je ne sais pas si elles soumettent à un contrôle les passagers des vols nolisés de ce genre. Il ne s'agit pas de vols réguliers, mais de vols nolisés qui ne partent pas de l'aérogare.

Si elles le souhaitent, elles peuvent se servir de l'équipement de détection fourni par le ministère.

**M. Howard:** M. Descary connaît-il la situation?

**M. Descary:** En l'absence de toute législation, il y a une sorte d'entente à l'amiable. Le pilote identifie les passagers et eux portent les bagages. Il peut disposer d'un magnétomètre s'il souhaite s'en servir, mais les passagers ne peuvent quitter l'aérogare pour se diriger vers un avion à moins qu'ils aient été identifiés comme passagers réguliers d'une compagnie donnée.

[Text]

Mr. Howard: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: May I ask a supplementary, Mr. Chairman?

The Chairman: Go ahead, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Some time in October I plan to fly to Regina, and from there go goose hunting. I will ship my shotgun broken in two in my suitcase and I will check that suitcase. What is likely to happen to it in Toronto? I would like it to arrive at the same time I do and with the keys.

Mr. Guay (St. Boniface): Are you serving notice?

Mr. Benjamin: It is likely it would be detected and, if so, would the suitcase probably be held up and attempts made to locate me to open it, or what?

Mr. Devitt: You need have no fear that your bag will be detained at Toronto.

Mr. Benjamin: All right.

Mr. Howard: Why would it not be?

Mr. Benjamin: I hope to get a few geese.

The Chairman: Gentlemen, that . . .

Mr. Howard: Mr. Chairman, not because it is Mr. Benjamin, but why would it not be detained? What would happen?

Mr. Devitt: It would not be detained because of the presence of that firearm in that bag in the hold of the aircraft, sir.

Mr. Benjamin: I could not get into the hold of the aircraft and get the gun.

Mr. McRae: He cannot use it in the air if it goes in with the luggage.

Mr. Howard: He can get it at the other end, though.

The Chairman: Mr. McRae, on a point of order.

Mr. McRae: No, I have a short supplementary for Mr. Heikkinen. Following up on a point Mr. Howard made, would an airline such as Superior Airways, which flies DC-3s, or that type of plane, have their passengers go through clearance?

Mr. Heikkinen: No, they have not asked for it.

The Chairman: Go ahead, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: On a point of order, I wonder if we could have the Committee's permission to have the information that was tabled by the Clerk and provided by the Air Transport Association of Canada in connection with some statistics and figures which he was asked to provide with us last week made an appendix to the Committee proceedings in order that the subscribers may have the benefit of the information contained therein?

The Chairman: Is the Committee agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Then it shall be done.

Gentlemen, I have no further questioners on my list with regard to the witnesses presently before us. Can we allow them to leave and then go into a clause-by-clause study of the bill?

[Interpretation]

M. Howard: Je vous remercie, monsieur le président.

M. Benjamin: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président?

Le président: Allez-y, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: En octobre je prévois d'aller à Regina et, de là, d'aller à la chasse à l'oie. Je vais emmener mon fusil en deux morceaux dans ma valise et je vais enregistrer celle-ci. Que va-t-il se passer à Toronto? J'aimerais que la valise arrive en même temps que moi et avec les clés.

M. Guay (Saint-Boniface): Déclarerez-vous le fusil?

M. Benjamin: Il sera probablement détecté et, dans ce cas, on le gardera à terre et on essaiera de me localiser pour l'ouvrir, ou quoi?

M. Devitt: Vous n'avez pas à craindre que votre valise reste en attente à Toronto.

M. Benjamin: Bien.

M. Howard: Pourquoi pas?

M. Benjamin: J'espère abattre au moins quelques oies.

Le président: Messieurs . . .

M. Howard: Monsieur le président, pourquoi la valise ne restera-t-elle pas au sol? Que se passera-t-il?

M. Devitt: On ne refusera pas de charger la valise parce qu'elle contient un fusil, vu que la valise irait dans la soute de l'avion.

M. Benjamin: Je n'aurais aucun moyen de parvenir à la soute pour sortir le fusil.

M. McRae: Si le fusil est dans la valise, il ne pourrait pas s'en servir dans l'avion.

M. Howard: Mais il pourrait le faire à destination.

Le président: M. McRae invoque le Règlement.

M. McRae: Non, j'ai une brève question supplémentaire pour M. Heikkinen. Elle fait suite à une question posée par M. Howard. Est-ce qu'une compagnie aérienne tel que *Superior Airways*, qui possède des DC-3, procède à un contrôle de sécurité sur ses passagers?

M. Heikkinen: Non, elle ne l'a pas demandé.

Le président: Allez-y, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement. J'aimerais annexer au procès-verbal du Comité les documents déposés par le greffier et fournis par l'Association des transporteurs aériens du Canada et qui contiennent des statistiques que nous avons demandées la semaine dernière.

Le président: Le Comité accepte-t-il?

Des voix: D'accord.

Le président: Qu'il en soit fait ainsi.

Messieurs, je n'ai pas d'autres noms sur ma liste. Pouvons-nous permettre à nos témoins de partir et passer ensuite à l'étude, clause par clause, du bill?



## [Texte]

Gentlemen, I would like to say that we very much appreciated your coming here. We hope we have not inconvenienced you too much. I think you have satisfied us fairly well. Thank you very much.

Gentlemen, we have the bill before us. We will let the title stand and proceed with Clause 1, the first part being 5.1 (1).

On proposed Section 5.1 (1)—*Security Measures*

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, before we go into a clause-by-clause study, is there any indication when we might adjourn?

**The Chairman:** There has been no suggestion to adjourn yet, Mr. Mazankowski.

**An hon. Member:** How about right now?

**The Chairman:** Do you want to adjourn now? Move the motion and we will adjourn, if you like.

**Mr. Campbell:** I move we adjourn.

**The Chairman:** If the Committee wants to adjourn, it is in the hands of the Committee.

**Mr. Campbell:** I move we adjourn.

**Mr. Railton:** I suggest we pass the bill.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Because of the urgency of this and the necessity to set up the appropriate standard which would facilitate the whole works across the nation I believe, Mr. Chairman, we might give consideration, if it is agreeable with the others, to passing the bill clause-by-clause. The sooner we can present it to the House the better it will be.

**The Chairman:** I thought we could sit until at least 5:30 p.m. in the hope that we could make progress.

• 1705

**Mr. Guay (St. Boniface):** We might do it in 10 minutes. It all depends what discussion takes place.

**Mr. Howard:** I wanted to pose this question to you. A number of things have arisen as a result of questions today and earlier with the Air Transport Association here that prompts me to want to ask the Minister some additional questions on the application of this in specific instances and, as much as I desire because of the urgency of the thing, to proceed I do not think another day or two is going to make that much difference. I, for one, would prefer to be able to talk with the Minister about some questions I have on my mind that are of a policy nature.

**The Chairman:** It is my thought that we could perhaps have the Minister Tuesday at 8 o'clock, but I have not spoken to Joe about that. I had thought maybe we could pass the bill today.

As I say, there is no set time at which we should adjourn. If the Committee wants to carry on, we will see if we can complete it by 5.30, or if the Committee wants to adjourn and wait until they can get the Minister before the Committee to finally wrap up the bill, we can do that. The Chair is in the hands of the Committee.

## [Interprétation]

Monsieur, nous avons beaucoup apprécié votre venue. Nous espérons ne pas vous avoir causé trop d'inconvénients. Vous avez très bien répondu à nos questions. Merci beaucoup.

Messieurs, nous allons laisser le titre du projet de loi en suspens et passer à la clause 1, la première partie étant l'article 5.1 (1), sur les mesures de sécurité.

A l'article 5.1(1)—*Mesures de sécurité*

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, avant de passer le bill en revue, article par article, j'aimerais savoir quand nous allons lever la séance.

**Le président:** Personne n'a encore proposé de lever la séance, monsieur Mazankowski.

**Une voix:** Pourquoi pas tout de suite?

**Le président:** Voulez-vous lever la séance maintenant? Présentez une motion et nous ajournerons, si vous le voulez.

**M. Campbell:** Je propose l'ajournement.

**Le président:** Si le Comité veut ajourner, c'est à lui qu'il appartient de décider.

**M. Campbell:** Je propose l'ajournement.

**M. Railton:** Je propose d'adopter le projet de loi.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Vu le caractère d'urgence de ce projet de loi et la nécessité d'établir une norme nationale appliquée dans tout le pays, je pense qu'il serait bon, si les autres membres du Comité acceptent, de passer au vote article par article. Plus tôt ce bill retournera à la Chambre, mieux cela vaudra.

**Le président:** Je pense que nous pourrions siéger au moins jusqu'à 5 h 30 dans l'espoir de progresser.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Nous pourrions le faire en dix minutes. Tout cela dépend de la discussion qui aura lieu.

**M. Howard:** Je voulais vous poser cette question. Un certain nombre de choses se sont produites suite aux questions que nous avons posées aujourd'hui et au cours de nos réunions précédentes aux représentants de l'Association des transporteurs aériens, ce qui me pousse à vouloir poser certaines questions supplémentaires au ministre à propos de l'application de la loi dans certains cas particuliers et, comme je le désire et compte tenu de l'urgence de la question, bien que nous voulions progresser, je ne pense pas qu'un jour ou deux de plus puisse ajouter grand-chose. Je préférerais, quant à moi, pouvoir poser au ministre certaines questions que j'ai à l'esprit et qui sont d'ordre politique.

**Le président:** Je pense que nous pourrions peut-être faire venir le ministre mardi à 20 h 00, mais je n'ai pas encore abordé cette question avec Joe. J'avais pensé que nous aurions peut-être pu adopter le projet de loi aujourd'hui.

Comme je l'ai dit, nous n'avons aucune limite précise fixée pour l'ajournement. Si le Comité tient à continuer, nous pourrions peut-être essayer de terminer pour 17 h 30, à moins que le Comité désire lever la séance et attendre la comparution du ministre pour terminer l'étude du projet de loi. Les deux solutions sont possibles. Je suis entre vos mains, messieurs.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, we have representatives of the Ministry of Transport here that are prepared to answer any questions Committee members might pose in respect of the application of this particular bill.

**The Chairman:** I see some of the Department of Transport people here, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** If we could get their permission to sit as witnesses and answer some of the questions perhaps we could go for half an hour. But I would agree with Mr. Howard, that the Minister should appear once more before this Committee in consideration of this bill, because there are a number of policy matters, particularly in relationship to the distribution of costs, which has really not been cleared up at this stage of the game—and perhaps he may not be able to clear it up. But there have been on-going discussions with the Air Transport Association and I think that before we proceed too rapidly some of these points should be clarified.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, I agree with the two previous members, Mr. Howard and Mr. Mazankowski and, again, because of the importance of this bill, I would certainly like to ask the members of the department to come up as witnesses and we will try to do as much as we can between now and 5.30, as has been suggested. By all means, let us carry on.

**The Chairman:** Mr. McLeish, will you come forward, as well as any other officials you deem necessary.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Another point that comes up, which has been mentioned by Mr. Campbell, is whether, if the members who want to question the officials of the department get the appropriate answers and are satisfied, we can proceed with the bill.

**The Chairman:** I had hoped, Mr. Guay, that we would proceed with clause-by-clause study, as I suggested, and if there are any questions on any specific clause then they could ask the witness.

**Mr. Guay (St. Boniface):** And if not?

**The Chairman:** If not, the clause will carry and then we will go on to the next. That is my intention. That way we would make progress.

I do not want committee members to think that they can ask any general question of the witnesses. We want to go on to clause-by-clause study. If that is agreeable we could then proceed.

Are there any questions on proposed section 5.1(1)?

On Proposed Section 5.1(1)—*Security measures*

**The Chairman:** Mr. Mazankowski followed by Mr. Howard and Mr. Ellis.

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, nous avons parmi nous des représentants du ministère des Transports qui sont disposés à répondre à toutes les questions que les membres pourraient vouloir poser à propos de l'application du projet de loi.

**Le président:** Je vois en effet parmi nous des représentants du ministère des Transports, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** S'ils nous permettent de les faire comparaître comme témoins et s'ils acceptent de répondre à quelques-unes de nos questions, nous pourrions peut-être travailler pendant une heure et demie. Je serais néanmoins d'accord avec M. Howard pour dire que le ministre devrait venir parmi nous une fois encore pendant que nous étudions ce projet de loi car il s'agit ici d'un certain nombre de questions d'ordre politique, particulièrement pour ce qui a trait à la répartition des coûts, lesquelles n'ont pas encore été bien précisées jusqu'à présent. Il se peut néanmoins qu'il ne soit pas davantage en mesure de le faire. Quoi qu'il en soit, nous avons eu constamment des entretiens avec les représentants de l'Association des transporteurs aériens et, à mon avis, nous devrions préciser ces éléments avant d'avancer trop rapidement.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, je suis d'accord avec les deux députés qui viennent de prendre la parole, M. Howard et M. Mazankowski, et, une fois encore, compte tenu de l'importance de ce projet de loi, j'aimerais demander aux représentants du ministère de comparaître comme témoins et nous pourrions ainsi essayer d'avancer autant que possible jusqu'à 17 h 30, comme la chose a été proposée. Mais quoi qu'il en soit, poursuivons.

**Le président:** Monsieur McLeish, voulez-vous vous installer et vous faire accompagner par les fonctionnaires qui pourraient, à votre avis, être nécessaires.

**M. Guay (Saint-Boniface):** L'autre question a déjà été évoquée par M. Campbell. Il s'agit de savoir, au cas où les membres qui désirent poser des questions aux fonctionnaires du ministère recevraient des réponses satisfaisantes, si nous pourrions passer à l'étude du projet de loi.

**Le président:** J'avais espéré, monsieur Guay, que nous pourrions l'étudier, article par article, comme je l'avais d'ailleurs dit, quitte à ce que les questions relatives à des articles en particulier soient, le cas échéant, posées au témoin.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Et si ce n'est pas le cas?

**Le président:** En ce moment, l'article est adopté et nous passons au suivant. Voilà mon intention. Nous pourrions de cette manière progresser.

Je ne tiens pas à ce que les membres du Comité pensent qu'ils peuvent poser n'importe quelle question générale aux témoins. Nous voulons procéder à l'étude, article par article, du projet de loi. Si vous êtes d'accord, procédons donc de la sorte.

Y a-t-il des questions sur l'article 5.1(1) du projet de loi?

Article 5.1(1)—*Mesures de sécurité*

**Le président:** Monsieur Mazankowski, puis MM. Howard et Ellis.



[Texte]

• 1710

**Mr. Mazankowski:** We get back into the matter of regulations here again, Mr. Chairman. We have had conflicting reports on what the estimated costs are. Of course Mr. McLeish was here when the Air Transport Association was before the Committee, and one of their major concerns was the matter of who was going to foot the bill. It is all well and good for the departmental officials or the Minister to prescribe regulations but I think we have to seriously consider the impact upon the airline passengers, particularly those passengers who are travelling on smaller airlines because, as you had pointed out in your testimony, Mr. McLeish, the costs vary considerably from the smaller operator to the larger operator. In that particular case the smaller operators are probably faced with higher tariff costs because of the volume of traffic that they now handle. So we are simply aggravating the problem for the smaller air carrier and it is something for which I have a great deal of concern. This basically, I presume, is a matter of policy; it is a matter of a decision by the minister.

I am wondering, Mr. Chairman, if Mr. McLeish could bring us up to date on the status of the ongoing discussions with representatives of the airlines and federal government officials, and if in fact there has been some sort of understanding reached at this time.

**Mr. W. M. McLeish (Director-General, Civil Aeronautics, Ministry of Transport):** Work has been going on with the Air Transport Association of Canada discussing the draft regulations, the draft air navigation orders, and the question of costs—how they could be minimized by setting standards that would be consistent throughout the country in an effort to physically arrange terminal buildings to enable the maximum screening to be done by a minimum number of security officers. This has been the tenure of our discussions.

The airlines, through the Air Transport Association, have formed their own committee to discuss the question of cost recovery and to make recommendations to the government. The Air Transport Association committee I believe is still discussing this question so I am not in a position to state how cost recovery would be effected.

**Mr. Mazankowski:** Are you saying then, Mr. McLeish, that the government has not taken the position that the matter of hijacking, sabotage and airline piracy, as we have been accustomed to knowing it, is the responsibility of the state? In other words, it is a national security problem?

**Mr. McLeish:** No, on the contrary, I believe the government has recognized this responsibility. It has in fact proceeded with the enhancement of the physical security at airports and the provision of the various devices that are used.

**Mr. Mazankowski:** But they are not prepared to accept at this time the total cost of surveillance and security in that area.

**Mr. McLeish:** I believe the question that exists between the carriers and the government is the question of the cost of the actual surveillance of passengers. This is what is being discussed.

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** Nous en revenons ici encore à la question du règlement, monsieur le président. Nous avons eu connaissance de rapports contradictoires à propos de l'estimation du coût et, bien sûr, M. McLeish était présent lorsque les représentants de l'Association des transporteurs aériens ont comparu devant nous et nous ont exprimé l'un de leurs principaux secteurs de préoccupation, à savoir qui allait payer la facture. Les fonctionnaires du ministère et le ministre prescrivent un règlement et c'est parfait, mais à mon avis, nous devons étudier sérieusement les répercussions de celui-ci pour les passagers des compagnies aériennes, et particulièrement pour les passagers qui ont recours aux petites compagnies aériennes car, comme vous l'avez dit dans votre témoignage, monsieur McLeish, les coûts varient dans une mesure considérable selon que l'on a affaire à un petit exploitant ou à un gros exploitant. Dans ce cas particulier, les petits exploitants ont probablement des coûts plus élevés à cause du volume de trafic auquel ils doivent maintenant faire face. Nous ne faisons qu'aggraver la situation pour les petits transporteurs aériens et c'est un problème qui me préoccupe beaucoup. Fondamentalement, je suppose qu'il s'agit d'une question de politique; c'est au ministre d'en décider.

Monsieur le président, M. McLeish pourrait-il nous mettre au courant du stade actuel des discussions entre les représentants des compagnies aériennes et les représentants du gouvernement fédéral et nous dire si on est arrivé à un accord.

**M. W. M. McLeish (directeur général, Aviation civile du ministère des Transports):** Les discussions se poursuivent avec l'Association des transporteurs aériens du Canada à propos des projets de règlement, du projet de règlement de navigation aérienne, et des problèmes de coût—comment serait-il possible de les réduire en établissant des normes uniformes dans tout le pays et en équipant les édifices aéro-portuaires pour permettre à un nombre minimum d'officiers de sécurité de contrôler un maximum de passagers. Voilà ce dont nous avons discuté.

Les compagnies aériennes, par l'entremise de l'Association des transporteurs aériens, ont mis sur pied leur propre comité pour discuter de la question du recouvrement des coûts et pour faire des recommandations au gouvernement. Le comité de l'Association des transporteurs aériens discute toujours de cette question, je pense, je ne peux donc pas vous dire quelles sont ses conclusions.

**M. Mazankowski:** Vous voulez donc dire, monsieur McLeish, que le gouvernement n'a pas estimé que les problèmes de détournement d'avions, de sabotage et de piraterie aérienne, tels que nous les connaissons, étaient de la responsabilité de l'État? Autrement dit, qu'il s'agit d'un problème de sécurité nationale?

**M. McLeish:** Non, au contraire, le gouvernement a reconnu cette responsabilité. En fait, il a pris des mesures pour renforcer la sécurité des installations dans les aéroports et il a fourni les différents appareils qui sont utilisés.

**M. Mazankowski:** Mais il n'est pas disposé pour le moment à défrayer la totalité des coûts de surveillance et de sécurité dans ce domaine.

**M. McLeish:** Je crois que la question dont discutent actuellement les transporteurs et le gouvernement, c'est la question des coûts de la surveillance effective des passagers. C'est de cela que l'on discute.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** In view of the answers that were given this afternoon, particularly regarding the inspection of baggage and cargo and some suggestion that perhaps it is an area where there may be the necessity of tightening up, are we looking at some additional cost in that particular area of security and surveillance if in fact this bill is incorporated into law?

**Mr. McLeish:** The question of checked baggage is one that has been faced by all the international carriers as well as our own domestic carriers. There are procedures in use that enable the carriers to isolate and to isolate out the possibility that a bag being shipped contains an explosive device which would be detrimental to the flight. All our efforts in respect to checked baggage are directed to the safety of the flight by which the baggage is being shipped. I do not anticipate that there would be significant increment in the cost estimates for checked baggage.

**Mr. Mazankowski:** Are you basing your decision on experiences in other countries such as the United States, or are you simply basing it on an assumption that the present measures are adequate?

• 1715

**Mr. McLeish:** We have had experience with measures. We have changed views with a number of other countries and the procedures that are in use. They are reasonably confident that the procedures are adequate to ensure that checked baggage will not endanger the flight on which it is being shipped.

**Mr. Mazankowski:** Have you or any of your officials looked into the suggestion made in the press that there are some new and very sophisticated devices being brought into operation in the United States which would perhaps throw a completely new light on the whole method of security checks as we now know them in Canada? Is it true that a new electronic device would scan passengers in a very effective way and eliminate some of the bottlenecks we now have? Is there any validity to this statement and, if so, are your officials looking into that?

**Mr. McLeish:** This has already been looked into and discussed with our counterparts in Washington, with the Federal Aviation Administration. We were advised that the FAA is attempting to encourage the development of new devices that would speed up the entire process of passenger and hand baggage surveillance, but that there is no intention within the FAA at this time to change the current procedures until such time as the new equipment is made available. Furthermore, the administrator of the FAA wrote to the regional directors of the FAA throughout the United States one week ago, and a copy of his letter was published in the *Aviation Daily* a few days ago. In this he urged them to disregard the press releases stating that the FAA was about to minimize or in any way alter the current surveillance procedures at airports.

**Mr. Mazankowski:** Have your officials looked into the prospect of coming up with some device whereby a person who is switching aircraft at a certain airport would not have to go through the ordeal of a second security check? I realize that you have overcome this in Toronto Terminal 2, and it is welcome. I must say that the security procedure there is very efficient, and I commend it very highly. However, when one lands in Winnipeg, coming from Edmonton, he then has to undergo another security check. Are your officials looking at any sort of device wherein a person, once having been cleared—I am talking about a

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** Si l'on tient compte des réponses que nous avons entendues cet après-midi, en particulier, à propos de l'inspection des bagages et du fret et puisque l'on nous a dit que peut-être il serait nécessaire de renforcer les mesures dans ce secteur, devons-nous envisager des frais supplémentaires dans ce domaine de la sécurité et de la surveillance si ce projet de loi est mis en vigueur?

**M. McLeish:** Tous les transporteurs internationaux, tout comme nos propres transporteurs intérieurs, se sont heurtés à ce problème des bagages enregistrés. Certains procédés permettent actuellement aux transporteurs de détecter un bagage et d'empêcher qu'un bagage expédié ne contienne un appareil explosif qui pourrait être dangereux pour le vol. Tous nos efforts en matière de bagages enregistrés se centrent sur la sécurité du vol sur lequel les bagages sont transportés. Je ne crois pas qu'un contrôle des bagages enregistrés modifie sensiblement les coûts.

**M. Mazankowski:** Fondez-vous votre décision sur les expériences d'autres pays comme les États-Unis, ou bien prenez-vous pour acquis que les mesures prises actuellement sont suffisantes?

**M. McLeish:** Ces mesures ont été mises à l'épreuve. Nous avons discuté de nos expériences avec plusieurs autres pays ainsi que des procédés utilisés. Ils estiment que ces procédés sont raisonnablement exacts et assurent que les bagages enregistrés ne constitueront pas un danger pour le vol qui les transporte.

**M. Mazankowski:** Vos collègues ou vous-même avez-vous étudié la question, soulevée par la presse, de nouveaux appareils perfectionnés qui sont mis en usage aux États-Unis et qui, peut-être, éclaireraient d'un jour tout à fait nouveau tout notre système de sécurité au Canada? Est-il exact qu'un nouvel appareil électronique serait en mesure de vérifier les passagers d'une façon très efficace, éliminant ainsi certains délais dont nous souffrons actuellement? Cela est-il exact, et si oui, votre ministère étudie-t-il la question?

**M. McLeish:** Nous avons étudié la question et nous en avons discuté avec nos collègues de Washington avec la *Federal Aviation Administration*. On nous a fait savoir que la FAA essayait d'encourager la mise au point de nouveaux appareils susceptibles d'accélérer tout le processus de contrôle des bagages et des passagers mais pour l'instant, la FAA n'a pas l'intention de modifier les procédés actuels tant que ces appareils ne seront pas disponibles. De plus, l'administrateur de la FAA a écrit aux directeurs régionaux de la FAA dans tous les États-Unis il y a une semaine et cette lettre a été publiée dans la revue *Aviation Daily* il y a quelques jours. Dans cette lettre, il les priait de ne pas tenir compte du communiqué de presse qui déclarait que la FAA était sur le point de diminuer ou de modifier les contrôles exécutés actuellement dans les aéroports.

**M. Mazankowski:** Est-ce que vos collègues ont envisagé la possibilité de mettre au point un procédé qui permettrait à une personne qui change d'avion dans un certain aéroport de ne pas subir une seconde fois l'épreuve d'un contrôle de sécurité? Je sais que vous avez trouvé une solution à ce problème au terminal 2 de Toronto; nous en sommes très satisfaits. Je dois reconnaître que dans cet aéroport les opérations de sécurité sont très efficaces, je vous en félicite hautement. Néanmoins, lorsque l'on atterrit à Winnipeg, en provenance d'Edmonton, on est obligé de passer une seconde fois par les contrôles de sécurité.



[Texte]

seal on your luggage or something of that nature—would not have to go through the ordeal of opening his luggage and having it checked again?

**Mr. McLeish:** Yes. We fully appreciate this problem that you describe. We have plans under way for a majority of the air terminals to attempt to accommodate passengers so that if they deplane merely for a stop or deplane to change aircraft, we are hopeful that we will be able to do away with the second check. I would also point out that some of the terminals do not lend themselves to the necessary architectural arrangements, and we may not be able to make it 100 per cent.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Howard.

**Mr. Howard:** I wonder if you could tell me why the 12,500 pounds dividing line or weight of demarcation was established?

**Mr. McLeish:** I will try to be very brief on this. To start off with, the 12,500 pounds demarcation is a size of aircraft which for many years has been agreed to within the international civil aviation organization as representing the demarcation between the large scheduled aircraft and the small general aviation aircraft. As a matter of fact, the air worthiness and operating standards differ for aircraft above and below this weight.

Secondly, ICAO's deliberations in 1970, whereby resolutions were introduced and accepted by most States, including Canada, to adopt security procedures, were made relevant to all aircraft over 12,500 pounds. It was felt that the danger at the time was pertinent to international flights in the main. We therefore predicated our planning for security on aircraft over 12,500 pounds employed in international flights.

• 1720

Since then due to the pattern of hijackings and threats to civil aircraft during 1971 and 1972 it became necessary to extend similar but not identical safeguards to domestic aircrafts. It is our assessment of the threat, upon the advice of the RCMP, who are our main consultants in assessing the threat, and in consultation with the air carriers, that the danger to aircraft below 12,500 pounds is insignificant enough that it is highly unlikely and I use that in the legal sense, "highly unlikely" that one would be hijacked.

**Mr. Howard:** How do you weigh a plane? What constitutes its weight, as it comes off the factory line?

**Mr. McLeish:** No, its weight is its weight at take off.

**Mr. Howard:** Pardon?

**Mr. McLeish:** Its weight at the time of take off.

**Mr. Howard:** Would an aircraft that was equipped with floats weigh more than one that would not be amphibious?

[Interprétation]

Est-ce que votre ministère est à la recherche d'une solution qui permettrait à un individu, une fois contrôlé de ne pas recommencer cette épreuve d'ouvrir ses bagages et de les faire contrôler; je pense à un scellé qui pourrait être apposé sur les bagages, ou quelque chose de cette nature?

**M. McLeish:** Oui. Nous sommes très conscients de ce problème. Nous avons des objets pour la plupart des aéroports, nous allons essayer de faire en sorte que les passagers qui atterrissent au cours d'une escale ou pour changer d'appareil soient dispensés d'un second contrôle. Mais je précise que l'architecture de certains aéroports ne se prête pas aux changements nécessaires et qu'il est possible que nous ne soyons pas en mesure de le faire absolument dans tous les aéroports.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Howard.

**M. Howard:** Pouvez-vous me dire pourquoi cette limite de 12,500 livres ou ce poids de démarcation a été établi?

**M. McLeish:** J'essaierai d'être très bref. Pour commencer, cette démarcation de 12,500 livres représente la taille d'un avion; c'est à ce poids que depuis de nombreuses années, au sein de l'organisation de l'aviation civile internationale on place la démarcation entre les grands avions de ligne et les petits appareils d'aviation générale. En fait, la navigabilité et les normes de fonctionnement diffèrent selon qu'un appareil pèse plus ou moins que ce poids.

En second lieu, l'OACI a adopté en 1970 des résolutions qui ont été acceptées par la plupart des États, et les procédés de sécurité adoptés en vertu de ces résolutions s'appliquaient à tous les appareils pesant plus de 12,500 livres. On a estimé que le danger à ce moment concernait surtout les vols internationaux. Nous avons donc consacré notre planification sécuritaire aux avions de plus de 12,500 livres utilisés pour les vols internationaux.

Depuis lors, compte tenu des types de détournement et des menaces enregistrés par l'aviation civile au cours des années 1971 et 1972, il est devenu nécessaire d'appliquer des règles de sécurité semblables mais non point identiques aux vols intérieurs. Selon notre évaluation du danger effectué sur l'avis du GRC qui est notre principal conseiller dans ce domaine et en consultation avec les transporteurs aériens, le danger représenté pour les avions de moins de 12,500 livres est suffisamment négligeable pour que le détournement d'un de ces appareils soit extrêmement peu vraisemblable le terme étant utilisé ici dans son sens juridique.

**M. Howard:** Comment pèse-t-on un avion? Qu'est-ce qui constitue son poids exact à partir du moment où il sort des chaînes de montage?

**M. McLeish:** Non il s'agit plutôt de son poids au décollage.

**M. Howard:** Excusez-moi?

**M. McLeish:** Il s'agit du poids de l'avion lorsqu'il décolle.

**M. Howard:** Un avion équipé de flotteurs pèse-t-il plus qu'un avion amphibie?

[Text]

**Mr. McLeish:** I could give you an example of the Twin Otter.

**Mr. Howard:** Yes. I am trying to find out what types of aircraft, or makes or models of aircraft are in that range.

**Mr. McLeish:** Yes. The Twin Otter or the Beach 18 are within that range. They are less than 12,500 pounds.

**Mr. Howard:** And a Norseman and Beavers and . . .

**Mr. McLeish:** That is right.

**Mr. Howard:** . . . planes of that nature?

**Mr. McLeish:** That is correct.

**An hon. Member:** Question, question!

**Mr. Howard:** Some members of the Committee particularly in the Liberal party may not be interested in this matter Mr. Chairman, but surely there is an important question involved.

**Mr. Railton:** On a point of order, we have had a lot of time wasted here today.

**The Chairman:** On a point of order Mr. Railton.

**Mr. Railton:** Yes, sir. I think we have had a lot of time wasted. This bill is for general purposes. We have had a lot of technical questions which do not really come under the clauses, and whether we go into a long definition about the size of planes and uses of them and so on has nothing to do with making planes that carry passengers on public schedules important as far as safety is concerned.

**The Chairman:** Mr. Railton the Chair was listening to Mr. Howard's questions. We are dealing with proposed Section 5.1(1) which includes making regulations dealing with the observation, inspection and search of persons, personal belongings, baggage, goods and cargo. I thought the question was in order.

**Mr. Railton:** Thank you.

**The Chairman:** Go ahead Mr. Howard.

**Mr. Howard:** Perhaps, I should, for the benefit of those who may wonder about this, express again my concern about the application of this proposed act to smaller airline companies operating smaller types of aircraft, and I think Mr. McLeish said it was the assessment that it was highly unlikely that type of aircraft would be subjected to hijacking safety procedures. I am concerned about whether or not this law should apply to that type of aircraft and that size of company. I quite frankly do not think it should, but I am just wondering then as to the type of aircraft that might be contemplated and over and above this 12,500 pound level of weight, how it might or might not apply. A DC-3 runs about 18,000 pounds?

**Mr. McLeish:** Twenty-six thousand.

[Interpretation]

**M. McLeish:** Je pourrais vous donner l'exemple du Twin Otter.

**M. Howard:** C'est exact. J'essaie de savoir quels sont les avions, les types d'avions ou les modèles d'avions qui font partie de cette catégorie.

**M. McLeish:** D'accord. Le Twin Otter et le Beach 18 en font partie. Ils pèsent moins de 12,500 livres.

**M. Howard:** Et quand est-il du Norseman et du Beaver ainsi que de . . .

**M. McLeish:** Eux aussi.

**M. Howard:** . . . et des autres avions de ce genre?

**M. McLeish:** Eux aussi.

**Des voix:** Aux voix! Aux voix!

**M. Howard:** Apparemment, certains membres du Comité et particulièrement ceux qui appartiennent au parti libéral ne s'intéressent pas beaucoup à la question, monsieur le président, mais il est néanmoins vrai qu'il s'agit d'une question importante.

**M. Railton:** J'invoque le Règlement. Nous avons déjà gaspillé beaucoup de temps aujourd'hui.

**Le président:** M. Railton invoque le Règlement.

**M. Railton:** C'est exact monsieur. Je pense que nous avons gaspillé beaucoup de temps. Il s'agit d'un bill général. Nous avons entendu poser bon nombre de questions techniques qui ne sont pas vraiment pertinentes aux articles visés et le fait d'obtenir une longue définition des avions et de leurs utilisations n'a absolument rien à voir avec la construction des appareils destinés à transporter des passagers selon les vols réguliers du point de vue de la sécurité de ces vols.

**Le président:** Monsieur Railton, nous avons entendu les questions de M. Howard. Nous examinons ici l'article 5.1(1) du projet de loi qui comprend notamment la rédaction des règlements relatifs à l'observation, à l'inspection et à la fouille des personnes, des effets personnels, des bagages des marchandises et du freight. A mon avis, la question est pertinente.

**M. Railton:** Merci.

**Le président:** Veuillez poursuivre, monsieur Howard.

**M. Howard:** Pour ceux qui pourraient se poser des questions à ce sujet, j'aimerais une fois encore exprimer ma préoccupation à l'égard de l'application de ce projet de loi aux petites sociétés de transport aérien qui disposent d'appareils de moindre importance et je crois avoir entendu M. McLeish dire qu'il était extrêmement peu vraisemblable que des avions de ce genre doivent faire l'objet d'un contrôle sécuritaire contre les détournements. Je me demande si cette loi devrait ou non s'appliquer à ce genre d'appareil et à des compagnies aériennes de ce genre. Très franchement, je ne le crois pas, mais j'aimerais savoir exactement à quel type d'appareil on fait allusion et comment ces règles pourraient s'appliquer pour des appareils de plus de 12,500 livres. Un DC-3 c'est environ 18,000 livres.

**M. McLeish:** Vingt-six mille.



## [Texte]

**Mr. Howard:** Twenty-six thousand.

**Mr. McLeish:** Yes, That is take-off weight.

**Mr. Howard:** I am sorry?

**Mr. McLeish:** That is the take-off weight, fully loaded.

• 1725

**Mr. Howard:** Mr. Chairman I am going to argue a bit that I think we should spell out in proposed Section 5.1(1) what we are talking about and not leave it up in the air. I think very easily by passing this even with the contemplated regulations as they appeared in draft form, unless we can get some indication from the Minister or from somebody that there is a desire to change them, we will find this proposed act put into force and applied to small airline companies operating in the northern part of Canada, impinging upon them requirements completely unnecessary, subjecting them to costs of surveillance and establishing screening systems and so on that is completely unnecessary. All that is going to do is inconvenience people and that is not, I am sure, the purpose of the bill.

For instance, many of the airline companies in my part of the country operate this way. They have aircraft of varying sizes, ranging from Cessna 180s, which is usually the smallest type of aircraft that they operate, up to DC-3s or even Convairs in some instances, which is about the upper limit of them. They may have only one aircraft above that 12,500 pound level and a dozen aircraft below that weight level and yet, as is contemplated in the regulations, because they have that one aircraft above the 12,500 pound level this proposed act would apply to them and the regulations would say that they would have to go through the mechanism of putting in this security screening system, security officers and checks. Inconvenience to the customers is a secondary part of it, but this would be a cost impinged onto the operator of that aircraft to that company. And he is having a difficult enough time as it is, with the new procedures of subcontracting air licences that is taking place. I just think it would be an unnecessary impingement upon him and tend to drive him out of business.

What I would like to argue are the relative merits of whether or not 12,500 pounds is a proper cut-off point, or whether it should relate to sizes of companies as distinct from a company that operates one aircraft and is subjected to all these procedures that are completely unnecessary. Is there any way that that can be gotten around, Mr. McLeish?

**Mr. McLeish:** I would like to answer your question a bit indirectly by referring to the act itself, which is written in the most general sense and makes no specific reference to sizes of aircraft. In fact the air regulations have been developed in consultation with the carriers and the Air Transport Association to reflect the needs relative to our obligations under the International Civil Aviation Organization standards. Having said this, I feel there is sufficient precedent for not including an actual aircraft size in the act but rather to recommend that it be contained in the regulations or in the air navigation order, as is best decided.

## [Interprétation]

**M. Howard:** Vingt-six mille.

**M. McLeish:** C'est exact. C'est son poids au décollage.

**M. Howard:** Excusez-moi?

**M. McLeish:** Il s'agit de son poids en charge au décollage.

**M. Howard:** Monsieur le président, je tiens à discuter quelque peu du fait qu'à mon avis nous devrions préciser à l'article 5.1(1) du projet de loi de quoi nous parlons sans laisser les choses dans le vague. Je suis très porté à croire que si nous adoptons ce projet de loi et même en présence des règlements qui sont envisagés et qui seront soumis sous forme de projet, tant que le ministre ou quelqu'un d'autre ne dira pas qu'on désire procéder à des modifications, il se pourrait très bien que la loi entre en vigueur et soit appliquée aux petites compagnies aériennes qui opèrent dans le grand Nord, leur imposant ainsi des conditions totalement inutiles, des frais de surveillance et des frais pour l'installation de services de fouille totalement injustifiés. Cela aura pour seul résultat de gêner les gens et ce qui, j'en suis sûr n'est certainement pas le but poursuivi par le projet de loi.

Par exemple, bon nombre de compagnies aériennes de ma région opèrent de cette manière. Leurs avions sont de diverses tailles et vont du Cessna 180, qui est généralement le plus petit appareil utilisé jusqu'au DC-3 et même, dans certains cas, au Convair, ces appareils constituant la limite supérieure. Il se peut que ces compagnies n'aient qu'un seul appareil de plus de 12,500 livres et une douzaine d'appareils d'un poids inférieur, et il se pourrait, comme on le prévoit dans le règlement, qu'étant donné qu'elles disposent d'un appareil de plus de 12,500 livres, il leur soit nécessaire de faire respecter la loi, et le règlement à ce moment-là préciserait qu'elles doivent mettre sur pied des dispositifs de fouille sécuritaire, engager des agents de sécurité et procéder à des contrôles. Les ennuis que cela provoquerait pour les clients constituent un élément secondaire, mais cela imposerait principalement des frais à l'exploitant ou à la compagnie. Et pourtant, pour l'instant, ces exploitants ont déjà assez de difficultés, compte tenu des nouvelles pratiques en matière d'obtention de sous-contrats et de sous-permis d'exploitation. A mon avis, il s'agirait d'un fardeau inutile qu'on leur imposerait et qui pourrait avoir pour effet de leur faire abandonner les affaires.

Je tiens à mettre ici sur le tapis la question des avantages relatifs de cette limite de 12,500 livres et j'aimerais savoir si on ne pourrait pas faire dépendre de la taille de la compagnie aérienne afin que celle qui ne met en service qu'un seul appareil de ce genre ne soit pas soumise à ces règlements complètement inutiles pour elle. Existe-t-il un moyen de prévoir cela, monsieur McLeish?

**M. McLeish:** J'aimerais répondre plus ou moins indirectement à votre question en mentionnant la loi elle-même qui est rédigée de manière très générale et ne parle en aucun cas des dimensions des appareils. Des règlements sur la navigation aérienne ont été établis en fait en consultation avec les transporteurs et avec l'Association des transporteurs aériens afin de refléter les besoins corollaires à nos obligations contractées en vertu des normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ceci dit, les précédents sont à mon avis suffisants pour que la loi ne doive pas nécessairement mentionner les dimensions de l'appareil, mais pour qu'elle recommande plutôt que ces précisions figurent dans les règlements ou les décrets sur

[Text]

To answer your point specifically about a carrier who may have one DC-3 and a number of smaller aircraft smaller than 12,500 pounds, under the regulation which is going to be recommended to the Minister we would expect that each carrier who owns and operates an aircraft over 12,500 pounds would submit to us his proposal for a security program for his specific operation and that it would be tailored to the threat as he feels it exists and as we also would judge it to be. I would suggest it is our intention, once we have achieved the regulations in the air navigation order, that the initial implementation would concern the very large aircraft on the scheduled routes of the regional and trunkline carriers rather than to the third level carriers to which I believe you refer, Mr. Howard.

**Mr. Campbell:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. Campbell, on a point of order.

**Mr. Campbell:** It is 5:30 and I do not think we are getting anywhere. The questions and answers are repetitious of previous questions and answers.

I would like to move a motion that we adjourn and wait until the Minister is present and then maybe we can finalize this bill once and for all—because at this rate we will be here for another two or three weeks.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, I disagree. I think we are getting somewhere and I am very interested in these answers. As far as I am concerned, we are getting somewhere, but I am quite prepared to go along with having the Minister here.

**The Chairman:** Mr. Campbell, if I understand you correctly, you move a motion to adjourn.

**Mr. Campbell:** Yes.

**Mr. Guay (St. Boniface):** May I say something?

**An hon. Member:** It is out of order. A motion to adjourn is not debatable.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I am not debating it.

**The Chairman:** If I allow you to say something on a point of order it is only because the Chair is generous.

• 1730

**Mr. Guay (St. Boniface):** What I was going to suggest, if he is going to make that type of a motion, is that possibly we should include in the motion that the Minister be requested to attend, let us say, next Tuesday night—I am just guessing now—so that we can get this over with.

**The Chairman:** I think that can be arranged, gentlemen; it does not have to be in the motion.

[Interpretation]

la navigation aérienne, selon la meilleure décision possible.

Pour répondre avec plus de précision à votre question relative à un transporteur qui pourrait disposer d'un seul DC-3 et d'un certain nombre d'avions de plus petite taille et d'un poids inférieur à 12,500 livres, en vertu du règlement qui va être recommandé au Ministre, nous pensons demander à chaque transporteur qui exploite un appareil de plus de 12,500 livres, de nous présenter une proposition d'un programme sécuritaire dans le cadre de son propre programme d'exploitation, programme qui correspondrait aux dangers potentiels qui existent à son avis, ainsi que selon notre propre jugement. Nous avons, dirai-je, l'intention, dès que nous aurons terminé le règlement et que nous l'aurons inclus dans le décret sur la navigation aérienne, de le faire appliquer au départ pour les plus gros appareils exploités sur des lignes régionales, nationales et internationales régulières, plutôt qu'aux transporteurs de la troisième catégorie dont vous avez parlé, je crois, monsieur Howard.

**M. Campbell:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** M. Campbell invoque le Règlement.

**M. Campbell:** Il est 5 h. 30 et je ne pense pas que nos discussions puissent nous mener bien loin. Les questions et les réponses répètent des questions et des réponses déjà formulées.

J'aimerais proposer une motion pour que nous levions la séance et que nous attendions que le Ministre soit parmi nous pour pouvoir enfin mettre une fois pour toutes un terme à l'étude de ce bill, parce qu'à ce rythme il nous faudra encore au moins deux ou trois semaines.

**M. Ellis:** Monsieur le président, je ne suis pas d'accord. Je pense que nous avançons à coup sûr et ces réponses m'intéressent beaucoup. En ce qui me concerne, nous progressons, mais je suis tout à fait disposé à demander à ce que le Ministre compare.

**Le président:** Si je vous ai bien compris, monsieur Campbell, vous proposez que nous levions la séance.

**M. Campbell:** Exact.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Puis-je dire un mot?

**Une voix:** Cela n'est pas conforme au Règlement. Une motion d'ajournement ne peut être discutée.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je ne la discute pas.

**Le président:** Si je vous donne la parole pour un rappel au Règlement, je ne le fais que par générosité.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je voudrais dire que si le député présente une motion de ce genre, nous pourrions peut-être y ajouter que le ministre est prié de comparaître par exemple mardi soir—ce n'est qu'une suggestion, afin que nous puissions en terminer.

**Le président:** Je crois que nous pourrions prévoir une disposition de ce genre, messieurs; mais elle ne doit néanmoins pas obligatoirement figurer dans la motion.



[Texte]

**Mr. Guay (St. Boniface):** All right, fine.

**The Chairman:** We have a motion to adjourn.

Motion agreed to.

**The Chairman:** We will attempt to get the Minister here at 8 o'clock Tuesday evening and you will be so notified. We will try to wrap it up that night.

[Interprétation]

**M. Guay (Saint-Boniface):** C'est parfait.

**Le président:** Nous avons donc une motion d'ajournement.

La motion est adoptée.

**Le président:** Nous allons essayer de faire comparaître le ministre mardi soir, à 20 h et vous en recevrez une notification en conséquence. Nous allons essayer mardi d'en terminer avec l'étude du projet de loi.

## APPENDIX "C"

AIR TRANSPORT ASSOCIATION OF CANADA  
Ottawa

June 14, 1973

Mr. F. Despatie  
Clerk of the Standing Committee  
on Transportation & Communication  
Vanguard Building  
Slater & O'Connor Streets  
OTTAWA, Ontario

Dear Sir,

As requested by the Committee during my appearance on Tuesday, June 12, 1973, the following are estimates of cost of search function at airports for the years 1973 and 1974 respectively:

- (a) \$7.5 million based on approximately 15,000,000 boardings at an average cost of 50c per coupon.
- (b) \$8 million based on approximately 16,200,000 boardings.

Yours truly,

AIR TRANSPORT ASSOCIATION OF CANADA  
A. C. Morrison  
President

## APPENDICE «C»

AIR TRANSPORT ASSOCIATION OF CANADA  
OTTAWA

le 14 juin 1973

Monsieur F. Despatie,  
Greffier du Comité permanent  
des transports et des communications,  
Édifice Vanguard,  
Angle des rues Slater et O'Connor,  
OTTAWA, Ontario.

Monsieur,

A la suite de ma comparution devant le Comité le mardi 12 juin et pour répondre à sa demande, je vous transmets les évaluations suivantes des frais nécessités par la fouille dans les aéroports pour 1973 et 1974 respectivement:

- a) \$7.5 millions pour environ 15,000,000 embarquements à un coût moyen de 50 cents par billet.
- b) \$8 millions pour environ 16,200,000 embarquements.

Sincèrement à vous,

AIR TRANSPORT ASSOCIATION OF CANADA  
Le président,  
A. C. Morrison.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Thursday, June 21, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 14

Le jeudi 21 juin 1973

Président: M. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-128, An Act to amend the  
Aeronautics Act

CONCERNANT:

Bill C-128, Loi modifiant la Loi  
sur l'aéronautique

APPEARING:

The Honourable Jean Marchand,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean Marchand,  
Ministre des Transports

WITNESS:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOIN:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Benjamin  
Campbell  
Ellis  
Forrestall  
Godin

Guay  
(*Saint-Boniface*)  
Howard  
Kuntz  
Loiselle

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Lessard  
Mazankowski  
McKenzie  
Mitges

Poulin  
Railton  
Stewart (*Cochrane*)  
Thomas (*Moncton*)—  
(19).

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Thursday, June 21, 1973:

Mr. Forrestall replaced Mr. Atkey;  
Mr. Kuntz replaced Mr. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*);  
Mr. Lessard replaced Mr. Turner (*London East*);  
Mr. Stewart (*Cochrane*) replaced Mr. Ethier.

Conformément à l'article 65(4)b du Règlement

Le jeudi 21 juin 1973:

M. Forrestall remplace M. Atkey;  
M. Kuntz remplace M. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*);  
M. Lessard remplace M. Turner (*London-Est*);  
M. Stewart (*Cochrane*) remplace M. Ethier.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 21, 1973  
(19)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:27 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Campbell, Ellis, Forrester, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Kuntz, Lessard, Loiselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Poulin, Railton, Stewart (*Cochrane*) and Thomas (*Moncton*).

*Other Members present:* Messrs. McKinley and Peters.

*Appearing:* The Honourable Jean Marchand, Minister of Transport.

*Witness: From the Department of Transport:* Mr. W. M. McLeish, Director General, Civil Aeronautics.

The Committee resumed consideration of Bill C-128, An Act to amend the Aeronautics Act.

On Clause 1—

The Minister and Mr. McLeish answered questions.

At 12:40 o'clock p.m., on motion of Mr. Stewart (*Cochrane*), the Committee adjourned to the call of the Chair, on the following division: YEAS—8; NAYS—2.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 21 JUIN 1973  
(19)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 27 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Campbell, Ellis, Forrester, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Kuntz, Lessard, Loiselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Poulin, Railton, Stewart (*Cochrane*), et Thomas (*Moncton*).

*Autres députés présents:* MM. McKinley et Peters.

*Comparaît:* L'honorable Jean Marchand, ministre des transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. W. M. McLeish, directeur général, division de l'aéronautique civile.

Le comité reprend l'étude du bill C-128, loi modifiant la loi sur l'aéronautique.

Article 1—

Le ministre et M. McLeish répondent aux questions.

A 12 h 40, sur une motion de M. Stewart (*Cochrane*), le comité ajourne ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président, les membres s'étant prononcés par 8 voix contre 2.

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 21, 1973

• 1124

[Text]

**The Chairman:** Gentlemen, we have a quorum. If my memory is right, we were proceeding with a clause-by-clause study of Bill C-128.

On proposed Section 5.1(1)—Security measures.

Mr. Howard.

**Mr. Howard:** I appreciate very much the opportunity again to talk to the Minister about the bill and its application, because a number of things have arisen, both in members' minds and as a result of witnesses who appeared before the Committee about how it might work and how it might apply. When members of the Air Transport Association were here, they presented a rather extensive brief to the Committee, and made in it a number of references to something called Air Navigation Order, Series VIII, number 4. I asked the gentleman—Mr. Morrison, I believe it was—if he would table that document with the Committee, which he did. It appears as an appendix to the proceedings of June 12 of the Committee. Has the Minister seen that document, which was tabled and which appears as Appendix B to those Committee proceedings, and do those proposed regulations have some official sanction?

**Hon. Jean Marchand (Minister of Transport):** Excuse me; I do not have the document with me.

• 1125

**The Chairman:** Mr. McLeish.

**Mr. W. M. McLeish (Director General, Civil Aeronautics, Department of Transport):** The document that Mr. Morrison tabled was the first draft, which we had used for discussion with the Air Transport Association of Canada in January or February. Since that time, we have done considerable work with the association to amend it, and to produce a more recent draft in preparation for recommending it to the Minister.

**Mr. Howard:** Would it be possible to get a copy of the more recent draft? This is where we started—the Minister will recall that he and I had talked about this within the Committee. The bill contemplated applying whatever security screening system was involved to all airline companies, regardless of size, and to all aircraft, regardless of size, circumstance and everything else. It was not until the Air Transport Association was here, and tabled that air navigation order—which I now gather was the first draft—that we saw that the force of the law was going to be lessened somewhat.

I, for one, certainly want to know how it is going to apply to smaller companies and smaller aircraft. Could we not see the more recent draft of what, under this bill, may eventually become an air navigation order? Then we can see how this is going to fall upon air carriers.

**Mr. Marchand (Langelier):** The problem is that those regulations have to be approved by Order in Council. I do not say that a document produced at this stage is meaningless—probably the greatest part of the document will be kept as presented—but you have no evidence that it will be the order in council. So we may discuss for hours something that can be changed. There are no official regulations right now.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 21 juin 1973

[Interpretation]

**Le président:** Messieurs, nous avons quorum. Si ma mémoire est bonne, nous en étions à l'étude article par article du bill C-128.

Article 5.1 (1)—Mesures de sécurité.

Monsieur Howard.

**M. Howard:** Je suis très heureux d'avoir de nouveau l'occasion de parler au ministre au sujet du bill et de son application, car bien des questions se posent à l'esprit des membres du Comité, après la comparaison de plusieurs témoigns, à savoir comment ce bill peut fonctionner et comment on peut l'appliquer. Lorsque les membres de l'Association canadienne des transports aériens ont présenté au comité leur mémoire, ils ont fait plusieurs fois mention d'un règlement de l'air, séries VIII, n° 4. J'ai demandé au représentant, M. Morrison, je crois, s'il voulait bien déposer le document, ce qu'il a fait. Ce document paraît en annexe aux procès-verbaux du 12 juin. Le ministre a-t-il pris connaissance de ce document qui constitue l'annexe B des procès-verbaux et témoignages du comité? Ce projet de règlement a-t-il reçu une sanction officielle?

**L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports):** Excusez-moi, je n'ai pas ces documents en main.

**Le président:** Monsieur McLeish.

**M. W. M. McLeish (directeur général de l'aéronautique civile, ministère des Transports):** Ce document qu'a déposé M. Morrison était un premier projet qui avait servi de base à nos discussions avec l'Association canadienne des transports aériens en janvier ou février. Depuis ce temps, nous avons fait beaucoup de travail avec cette Association pour le modifier et obtenir un projet plus récent pour être recommandé au ministre.

**M. Howard:** Pourrions-nous obtenir un exemplaire de ce projet plus récent? Le ministre se souviendra que nous avons déjà discuté de ce sujet en comité. Le bill prévoyait l'application d'un système de trillage sécuritaire à toutes les lignes aériennes, quelque soit leur importance et à tous les aéronefs, quelque soit leur grosseur, les circonstances ou autres choses. Lorsque l'Association canadienne des transports aériens nous a visités et a déposé un règlement de l'air, qui constituait, je le vois maintenant, le premier projet, nous avons constaté que l'effet de la Loi serait en quelque sorte diminué.

Pour ma part, j'aimerais sûrement savoir comment se fera l'application de ce bill aux petites sociétés et aux petits aéronefs. Ne pourrions-nous pas consulter le projet plus récent qui constituera éventuellement, en vertu de ce bill, un règlement de l'air? Nous pourrions de cette façon voir comment il s'applique aux transports aériens.

**M. Marchand (Langelier):** Il y a un problème, ces règlements doivent être approuvés par un ordre en conseil. Je ne dis pas que ce document ne vaut rien en ce moment-ci, probablement qu'il restera en grande partie tel qu'il est actuellement, et vous n'avez aucune preuve qu'il sera approuvé par un ordre en conseil. Par conséquent, nous pourrions discuter pendant des heures d'un document qui peut être changé. Il n'y a pas de document officiel à l'heure actuelle.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, on a point of order.

**Mr. Mazankowski:** If the members will bear with me, it is merely a matter of clarification. On Thursday, June 7, Committee Proceedings Number 11, the Minister indicated that the regulations are, in fact, ready now. If they are ready, and implementation of this bill is so contingent upon the regulations, does it not follow that it would be desirable to see the draft copy? You have indicated that the regulations are ready, and that they will be implemented as soon as the act is proclaimed.

**Mr. Marchand (Langelier):** You have no law now; you will have the act when this is adopted. You have the Aeronautics Act, but we are going to make regulations in relation to this and this is not accepted by you and by the House. After that, we have to have the regulations accepted by order in council. Of course, they have been working on this. I do not tell you that we have no draft, probably it is near to a final version. But this document cannot be discussed here, because the Cabinet has not taken any position on it.

**Mr. Howard:** Mr. Chairman, I think in a sense, what the Minister is saying is quite accurate, that you do not have regulations as such *per se* until they are promulgated by Order in Council. There is no disagreement with that; it is a conversation piece until that time. But what has now been classified as a first draft of some potential regulations was discussed in committee by the Air Transport Association who received the first draft from you and tabled it before the committee upon request.

**Mr. Marchand (Langelier):** This was a consultation process.

• 1130

**Mr. Howard:** Yes, all right. So now we saw for the first time, when the Air Transport Association was here, how the law may be put into effect by proposed regulations. The Air Navigation Order Series VIII No. 4, which the Air Transport Association tabled with the committee, is not now a valid document because you just said that it has been redrafted and you have a final draft of it somewhere. The committee, I think, surely is entitled to know how the law may potentially be put into effect.

And I say this, Mr. Chairman, that even if there were regulations which had been brought into effect by Order in Council, promulgated, published and were the law of the land as regulation, even they can be changed. In fact, Orders in Council are passed every day changing regulations. I do not think the Minister can rest his case on the fact that they may be changed; they may be changed anyway. All I am trying to do is to find out in some detail how this is going to apply to air carriers of a certain-sized company with certain-sized aircraft. And they want to know; I have talked with air carriers at home on the phone about this and sent them this first draft that the Air Transport Association filed the other day, which they had never heard of even though they are members of the Air Transport Association, and they would like to know how it applies. I cannot, in conscience, be really voting for a piece of legislation that may or may not apply in a particular set of circumstances. I am sure other members of the commit-

[Interprétation]

**Mr. Mazankowski:** J'invoque le règlement, monsieur le président.

**Le président:** M. Mazankowski invoque le règlement.

**M. Mazankowski:** Je vous pris de m'excuser, mais j'aimerais bien quelques précisions. Le jeudi 7 juin, le ministre a indiqué dans les témoignages imprimés au fascicule 11 que les règlements étaient prêts. S'ils sont prêts et que la mise en application de ce bill dépende tellement du règlement, ne s'ensuit-il pas qu'il serait souhaitable de consulter le projet de règlements? Vous avez mentionné que ces règlements étaient prêts, qu'ils seraient mis en vigueur dès que la Loi sera adoptée.

**M. Marchand (Langelier):** Vous n'avez pas de Loi présentement, vous l'aurez dès qu'elle sera promulguée. Vous avez la Loi sur l'aéronautique, mais nous allons établir un règlement découlant de cette Loi et ni vous, ni la Chambre avez à l'accepter. Toutefois, ces règlements doivent être acceptés par un ordre en conseil. Il est évident qu'on y travaille actuellement. Je ne dis pas que nous n'avons pas de projet de règlements, il est même probable que la version finale soit presque terminée. Mais il s'agit d'un document dont nous n'avons pas à discuter ici, étant donné que le Cabinet n'a pas à prendre position.

**M. Howard:** Monsieur le président, dans un sens, le ministre a raison. Vous n'avez pas de règlement, comme tel, jusqu'à ce qu'il soit promulgué par un ordre en conseil. Je suis tout à fait d'accord, ce n'est qu'un sujet de conversation pour l'instant. Ce que vous appelez un premier projet d'un règlement éventuel, a fait l'objet de discussions au Comité lors de la visite de l'Association canadienne des transports aériens qui avait reçu de vous ce premier projet qu'il a déposé au Comité sur notre demande.

**M. Marchand (Langelier):** Il s'agit tout simplement de consultation.

**M. Howard:** Très bien. Par conséquent, nous avons vu pour la première fois, lors de la visite de l'Association canadienne des transports aériens, comment la loi peut être appliquée par ce projet de règlements. L'ordonnance sur la navigation aérienne, séries VIII, n° 4, que l'Association canadienne des transports aériens a déposée en Comité ne constitue pas un document valide parce que vous venez de dire qu'il a été rédigé à nouveau et que vous avez en quelque sorte un projet final. Je pense que le Comité a le droit de savoir comment la loi peut éventuellement s'appliquer.

Monsieur le président, même si ces règlements étaient adoptés par ordre en conseil, promulgués et publiés, même s'ils faisaient loi en tant que règlements, ils peuvent encore être changés. On change tous les jours des règlements qui ont été adoptés par un ordre en conseil. Je ne crois pas que le ministre puisse se défendre en disant que les règlements peuvent être changés, nous le savons déjà. J'essaie de savoir précisément comment ces règlements s'appliqueront aux transporteurs aériens dans une société d'une certaine envergure ayant des aéronefs d'une certaine grosseur. Eux aussi veulent savoir. J'ai parlé à des transporteurs aériens de chez nous au téléphone sur ce sujet et je leur ai envoyé le premier projet que l'Association canadienne des transports aériens a déposé l'autre jour. Ils n'en avaient jamais entendu parler, bien qu'ils soient membres de l'Association canadienne des transports aériens. Les transporteurs veulent aussi en connaître l'application. En conscience, je ne peux pas vraiment voter

[Text]

tee would like to know that as well. We are talking about a pretty serious matter here.

I would like to ask the Minister what is wrong with the committee's having a look at whatever the final draft regulations are? Surely there is no problem with that.

**Mr. Marchand (Langelier):** There is no final draft; it does not exist.

**Mr. Howard:** Then maybe I misunderstood what Mr. McLeish said. There is a revised draft anyway and at the moment it is the draft that exists. What is wrong with the members' of this committee, who are being asked to pass upon statute law of the land, seeing what are being proposed as potential regulations when the Air Transport Association, who is going to be affected by it, has seen it already, dating back to January or whenever it was? Why a different set of rules for members of Parliament who are being asked to enact law as compared with a set of rules that apply to air carriers who are going to be affected by it?

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, on a point of order, if I may?

**The Chairman:** Mr. Poulin, on a point of order.

**Mr. Poulin:** We have gone through this so many times. It seems to me that repetition is senseless and wasteful of our time. We are asked to pass the substance of law contained in Bill C-128; that is what we are asked to pass. That is what we are here to consider. In my understanding, that is what each committee of Parliament is asked to do: consider the substance of law contained in the bill before us and not be concerned at this time with regulations that may or may not be passed by Order in Council later on and then become the law of the land.

If we are going to be dealing on this bill and every other bill with regulations which may or may not come into existence, I suggest that we are going to waste so much time when we should really be devoting ourselves to the substance of the bill. Mr. Chairman, I think this discussion with respect to regulations which may never become law is not of order. We have enough before us in the bill itself.

**Mr. Howard:** I would like to deal with that, Mr. Chairman.

**The Chairman:** On a point of order?

**Mr. Howard:** Yes, indeed.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Howard.

**Mr. Howard:** I suppose, yes, some things are repetitive of what had been said before, but oftentimes it is necessary to repeat things over and over and over again so that it will sink into the thick heads of some people who may not grasp what is involved here.

**The Chairman:** That is uncalled for, Mr. Howard.

• 1135

**Mr. Howard:** The other point I want to make, Mr. Chairman, is that the substance of this law hinges upon the regulations. The proposed section under discussion now states:

[Interpretation]

pour une loi qui peut s'appliquer ou non à certaines circonstances. Je suis certain que les membres du Comité veulent aussi savoir. Il s'agit d'une question sérieuse.

Pourquoi le ministre ne serait-il pas d'accord pour que le Comité prenne connaissance d'un projet final de règlements? Il ne pose seulement pas le problème.

**M. Marchand (Langelier):** Il n'y a pas de projet final, ce projet n'existe pas.

**M. Howard:** Alors j'ai mal compris M. McLeish. Il dit que c'est un projet révisé de toute façon. Pourquoi les membres du Comité à qui on demande d'adopter les lois du pays, ne pourraient-ils pas prendre connaissance d'un règlement éventuel lorsque l'Association canadienne des transports aériens, qui en sera affectée, l'a déjà reçu en janvier, je ne sais pas exactement quelle date? Pourquoi y a-t-il des règlements différents pour les membres du Parlement à qui on demande de promulguer des lois, et les transporteurs aériens qui sont acceptés par ces lois?

**M. Poulin:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Monsieur Poulin, une question sur le Règlement.

**M. Poulin:** Nous en avons déjà parlé bien des fois. Il me semble que nous nous répétons sans cesse inutilement. On nous demande d'adopter la substance d'une loi contenue dans le Bill C-128. C'est tout ce que l'on nous demande d'adopter. Je constate que nous sommes ici et si je comprends bien, c'est cela que l'on demande à chaque comité du Parlement; de considérer la substance d'une loi contenue dans un bill. Nous n'avons pas à nous préoccuper à ce moment-ci de règlements qui peuvent être adoptés ou non par des ordres en conseil plus tard pour devenir ensuite la loi du pays.

Si l'on doit étudier ce bill et d'autres bills en fonction de règlements qui sont appliqués ou ne le seront peut-être pas, je considère que nous perdons notre temps et qu'il faudrait peut-être nous consacrer à la matière même du bill. Monsieur le président, la discussion concernant les règlements qui ne deviendront peut-être jamais une loi est hors d'ordre. Nous avons suffisamment de travail devant nous avec ce bill.

**M. Howard:** J'aimerais répondre, monsieur le président.

**Le président:** Est-ce que vous invoquer le Règlement?

**M. Howard:** Sûrement.

**Le président:** Très bien, monsieur Howard.

**M. Howard:** Je suppose que certaines choses semblent répétitives, mais très souvent c'est nécessaire de les répéter à plusieurs reprises parce que certaines personnes ont la tête dure et ne comprennent pas ce qui se passe.

**Le président:** Cette remarque est déplacée, monsieur Howard.

**M. Howard:** Ce que je voulais dire également, monsieur le président, c'est que la matière de ce bill pivote autour du règlement. L'article proposé dont nous devons discuter maintenant stipule:



## [Texte]

5.1 (1) For the protection of passengers, crews and aircraft, the Governor in Council may make regulations requiring the owners or operators of aircraft registered in Canada to establish, maintain and carry out, at aerodromes and on aircraft, such security measures as may be prescribed by the regulations ...

Unless there are regulations, there is no substantive law because it all hinges on what the Governor in Council may or may not do and what he may or may not do depends initially on what the Minister agrees to in terms of regulations that are to be submitted to the Governor in Council, and the law itself becomes a meaningless document unless we know how it is likely to apply.

**Mr. Marchand (Langelier):** It is an enabling clause that is all. It enables the Governor in Council to pass regulations. There is a matter of principle, that is all and probably you have already discussed that. I do not know how many statutes have passed or will be passed by this House where regulatory powers will be given to the Governor in Council. Just thinking of the procedure, that means that each time—and I think it is most of the time—you have a statute where you have a general disposition saying that the Governor in Council can make regulations in order to implement this law. If you take the attitude that, well, each time you want to examine the regulations, you will have no assurance at all that it will be the regulations, because before the Governor in Council can adopt the regulation you have to adopt the law. I think as soon as the regulations will be passed, if the Committee here say, well, we would like to have a look at it and even make recommendations or make decisions about that; I agree with that. That would be sound. To say, well, this regulation does not make sense and if we look at the law that we have adopted here or recommended to the House, this is a wrong regulation; that would be perfectly in order and I am ready to do that and discuss it with you. However, at this stage why enter into a discussion that may be entirely useless because it will not be the regulations, you know?

**Mr. Howard:** In principle apparently it is all right to make available draft regulations to the Air Transport Association.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, they are not regulations; it is just consultation. We are just consulting the interests. It is just like the fees, for example. We have communicated with all the flying clubs and so forth and we want to have a reaction.

**Mr. Mazankowski:** You are going to get more.

**The Chairman:** I wonder, Mr. Poulin, if you want the Chair to comment whether or not the questions are in order; we seem to have got away from that point. What bothers me, as Chairman, is the second part of the proposed Section 5.1 where it says:

... such security measures as may be prescribed.

This is a security bill by the regulations and for that part the Chair is in a difficult position. I think Mr. Howard's questions have been in order, but I am prepared to hear further arguments that they are not. Nearly, every bill, as the Minister suggests, has to have regulations until after the bill has passed. I am aware of that. The degree of security that this bill will provide passengers, as I understand the second part, is hinged upon the regulations and

## [Interprétation]

5.1 (1) Le gouverneur en conseil peut établir, pour la protection des passagers, des équipages et des aéronefs, des règlements imposant aux propriétaires ou exploitants d'aéronefs immatriculés au Canada de prendre et d'exercer, aux aéroports et dans les aéronefs, les mesures de sécurité que peuvent prescrire les règlements ...

A moins qu'il y ait règlement, il ne peut y avoir de loi valable car tout cela dépend de ce que le gouverneur en conseil fera ou ne fera pas et de ce que décidera le ministre pour les règlements qui seront soumis au gouverneur en conseil. La loi elle-même ne sera qu'un document sans importance à moins qu'on nous dise maintenant comment elle sera appliquée.

**M. Marchand (Langelier):** Il s'agit d'une mesure habilitante c'est tout. Elle permet au gouverneur en conseil d'adopter des règlements. Il y a une question de principe, vous en avez probablement déjà parlé. Je ne sais pas combien de lois ont été adoptées ou seront adoptées par la Chambre alors que le gouverneur en conseil est investi d'un pouvoir de réglementation. Pour ne parler que de procédure, cela signifie que chaque fois, et je pense que c'est la plupart du temps, que vous avez une loi ou une disposition générale déclare que le gouverneur en conseil peut prescrire des règlements pour la mise en application de la loi. Si vous adoptez cette attitude, et que chaque fois vous vouliez étudier les règlements, vous n'aurez aucune garantie que ce seront là les règlements, car avant que le gouverneur en conseil puisse adopter ces règlements, vous devez adopter la loi. Dès que les règlements seront adoptés, si le comité déclare qu'il veut bien les considérer et même faire des recommandations ou prendre des décisions, je suis d'accord. Ce serait tout à fait raisonnable. Si vous dites que les règlements n'ont pas de sens et que vous les trouviez mauvais après avoir étudié la loi que nous avons adoptée ici ou que nous avons recommandée à la Chambre, c'est tout à fait dans l'ordre. Je suis prêt à vous concéder ce point et à le discuter avec vous. Toutefois, à ce moment-ci, pourquoi avoir des discussions inutiles car ce ne sont pas là les règlements, vous savez?

**M. Howard:** En principe apparemment, cela semble être une bonne chose de donner à l'Association canadienne des transports aériens un projet de règlement.

**M. Marchand (Langelier):** Non, il ne s'agit pas de règlements, mais d'une consultation tout simplement. Nous ne faisons que consulter les gens intéressés. C'est comme pour les frais par exemple. Nous avons communiqué avec tous les clubs de pilotage et autres, car nous voulons connaître leurs réactions.

**M. Mazankowski:** Vous aurez beaucoup de réactions.

**Le président:** Je me demande, monsieur Poulin, si vous voulez que le président se prononce de voir si cette question est acceptable ou non. Nous semblons nous être éloignés de ce sujet. Ce qui me préoccupe, en tant que président, c'est la seconde partie de l'article proposé 5.1 qui dit:

... les mesures de sécurité que peuvent prescrire.

Il s'agit d'un bill sur la sécurité imposé par des règlements et le président se trouve dans une situation un peu délicate. Je pense que les questions de M. Howard étaient acceptables mais je suis disposé à entendre d'autres arguments. Comme le ministre l'a dit presque tous les bills ont des règlements que l'on considère définitifs qu'après l'adoption du bill. J'en suis conscient. L'ordre de sécurité que ce bill fournira aux passagers, si je comprends bien la

## [Text]

on that basis I am prepared to rule that they are in order, but I would like to think that we would not dwell all morning on this one particular clause.

**Mr. Poulin:** If I may just continue briefly, Mr. Chairman, I submit to you that this is out of order because, as the Minister has mentioned, this is enabling legislation. If this act is passed, we are going to enable by these amendments, certain regulations to be passed which will guarantee the security of people travelling in aircraft. What those regulations may be is yet to be determined obviously from discussions you have heard over the last few weeks on this matter. Now, are we here prepared to grant to the government the right to pass regulations under this proposed section to guarantee the security of people in Canada? I think the answer to that is, yes. Now, that is the issue we are discussing; whether we are prepared to do that or not. Now to go in to the particularly of each and every regulation, whether it be under this act, Mr. Chairman, or under every other act that comes before a committee, and almost all acts have the power to provide regulations. We are not really asked to discuss and to determine the regulations and their propriety at this time, but whether or not the substantive law is here to grant to the Governor in Council the right to pass regulations. That is what we are asked to do, not to determine what the regulations are.

**The Chairman:** The Chair in no way entertains the thought that we would go over the regulations clause-by-clause. I would not entertain that thought for one minute. However, whether or not the degree of security can be measured without looking at the regulations or looking at some kind of suggested regulations, I am in difficulty over that proposed section.

Mr. Guay, on the point of order.

• 1140

**Mr. Guay (St. Boniface):** I was going to say that I can understand the concern of the member for Skeena. I think he has a point that possibly many of us might share. On the other hand, I was going—and make a suggestion at the same time—to ask the Minister, once the bill is passed—and let us say that it was and they come out with the regulations—would this Committee have a chance to look at the regulations that come out and possibly peruse them as such? I do not think the point in question is a bad point at all. We are asking the Committee to pass this particular bill authorizing the Minister to get the regulations and finalize them. How can he really implement regulations when he does not have the authority to do so? This is really the point in question. In fact, somebody could say, "Why is the Minister doing all this investigating and doing this work to implement regulations when he does not have the authority to do so?" I think that is really the point. It is a technical point, but it is just as technical as the other.

I am suggesting that if the bill is passed, Mr. Chairman, and if the regulations come right out, that we be given an opportunity to peruse them before they are implemented. I do not know if it is possible to do that, but that is my question to the Minister.

**The Chairman:** I do not really like the idea of going over the regulations before the bill is approved. In my experience—and I stand to be corrected, of course—some pieces of legislation are passed that have a regulation section built right into the bill. I do not know whether this

## [Interpretation]

seconde partie de l'article, est relié directement au règlement, à cause de cela je suis disposé à décider que les questions sont acceptables, mais j'aimerais que nous ne passions pas l'avant-midi à discuter seulement de ce point.

**M. Poulin:** J'aimerais en parler encore un peu monsieur le président. Je prétends que cette question est irrecevable car comme le ministre l'a mentionné, il s'agit d'une loi habilitante. Si la loi est adoptée nous allons permettre par ces amendements que certains règlements soient adoptés qui garantiront la sécurité des voyageurs sur les avions. Ces règlements seront déterminés en partie par les discussions que nous avons eues au cours des dernières semaines sur le sujet. Sommes-nous ici pour accorder au gouvernement le droit d'adopter des règlements en vertu de l'article proposé pour garantir la sécurité des Canadiens? Je pense que la réponse est oui. C'est ce que nous sommes en train de discuter si nous sommes disposés à le faire ou non. Quant à savoir s'il faudrait étudier chaque règlement, pour savoir s'il se rapporte à cette loi, monsieur le président, ou à d'autres lois que nous étudions en comité, il faudrait se souvenir que presque toutes les lois peuvent être accompagnées des règlements. En réalité, on ne nous demande pas de discuter ce sujet, d'établir un règlement, et leur applicabilité, mais de décider si oui ou non la loi donne au gouverneur en conseil le droit d'adopter des règlements. C'est ce qu'on nous demande de faire et non pas de décider des règlements.

**Le président:** La présidence n'a pas du tout l'intention d'étudier les règlements article par article. Je n'y ai pas songé un instant. Toutefois, quant à savoir si le degré de sécurité peut être mesuré ou non sans jeter un coup d'œil aux règlements, ou à un projet de règlements, je me pose des problèmes.

Monsieur Guay, invoque le règlement.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je comprends l'inquiétude du député de Skeena. J'ai l'impression que nous sommes plusieurs à partager son point de vue. Par ailleurs, j'allais justement faire une suggestion et demander au ministre une fois que le bill sera adopté, disons qu'il le sera et que le règlement également, c'est que le comité aura-t-il l'occasion de voir ces règlements et peut-être de les étudier? Je ne crois pas que ce soit un mauvais point. Nous demandons au comité d'adopter un bill autorisant le ministre à prescrire des règlements et les faire adopter. Comment peut-il appliquer ces règlements lorsqu'il n'a pas vraiment l'autorité de le faire? C'est de cela que nous discutons. Quelqu'un pourrait dire: «Pourquoi le ministre fait-il toutes ces enquêtes et tout ce travail pour appliquer des règlements alors qu'il n'a même pas l'autorité de le faire?» Il s'agit d'une question aussi technique que l'autre, dont nous avons parlé.

Si le bill est adopté, monsieur le président, si les règlements sont publiés immédiatement après, je propose que nous ayons l'occasion de les étudier avant qu'ils soient appliqués. Je ne sais pas si c'est possible, mais je pose la question au ministre.

**Le président:** Je n'aime pas beaucoup l'idée d'étudier les règlements avant que le bill soit approuvé. D'après mon expérience, et vous pouvez me corriger évidemment, certaines lois sont adoptées et incluent un article de règlement. Je ne sais pas si ce sera le cas pour cette loi ou non.



[Texte]

one should or should not. It is not my bill. It is not for me to draft. I am trying to rule on whether Mr. Howard's questions are in order, and I am inclined to say so far, yes, but I do not want Mr. Howard to think that he can be repetitious from now until 12.30. I am watching the clock pretty closely and he has about two minutes left. Mr. Peters, do you have anything to say on the point of order?

**Mr. Howard:** My whole time has been taken up on the point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** No. You took up eight minutes before we got to the point of order. You have two minutes left, and that is all.

**Mr. Howard:** On the point of order I want to put this thought to you before you make your final ruling.

**The Chairman:** I have made my final ruling, Mr. Howard. I prefer that you deal with the bill and the clause, unless you want to bring up another point of order on your own questioning.

**Mr. Howard:** I did not raise any points of order in the first place.

**The Chairman:** All right, then, you have two minutes left to deal with that.

**Mr. Howard:** Whether it is repetitive or not, I still think we should be entitled to have a look at the regulations that are being drafted, or that are in draft form, so that we will have some understanding as to how the law is going to apply, because the law, as we are considering it here, will only apply and only have application if there are regulations. If there are none, it is meaningless document because everything hinges on that the regulations say.

**Mr. Marchand (Langelier):** I have not seen the regulations, Mr. Howard. I do not even know if I am in agreement with them. I may think that one or two clauses infringe, say, the civil rights of an individual and not agree with it. So, why should you discuss it when you are not even sure we are going to approve it.

**Mr. Howard:** I am sure you can very easily make arrangements to become a member of the Committee and then we can discuss them together. There is no impediment there, Mr. Chairman. There are a couple of other things I am also concerned about, but to pass the bill now without having any understanding, except a secondary accidental understanding because the Air Transport Association gave us this document that they said contained the regulations to be proposed and which Mr. McLeish now says was a first draft—I think he called it that, or the Minister did some time in January—without knowing how this is going to apply to smaller companies. I would find extreme difficulty in accepting that, in buying a pig in a poke, in giving blind endorsement to the application of it when it will impinge unfairly upon small aircraft companies. I am saying that without having any knowledge at all of what the regulations may or may not contain or the thinking process on the part of the department or the Minister. And that is what I want to try to get to at some stage.

[Interprétation]

Ce n'est pas mon projet de loi. Ce n'est pas à moi de le rédiger, j'essaie tout simplement de décider si les questions de M. Howard sont acceptables et jusqu'à maintenant, je serais prêt à dire que oui. Mais cela ne veut pas dire que M. Howard doit se répéter jusqu'à 12 h 30. Je surveille l'horloge de très près et il ne lui reste que deux minutes. Monsieur Peters, vous avez quelque chose à dire au sujet de ce rappel au règlement?

**M. Howard:** Tout mon temps a été consacré à ce rappel au règlement, monsieur le président.

**Le président:** Non. Vous avez parlé pendant huit minutes avant le rappel au règlement. Il vous reste deux minutes, c'est tout.

**M. Howard:** Au sujet de ce rappel au règlement, j'aime-raies vous soumettre mon opinion avant que vous ne preniez votre décision finale.

**Le président:** J'ai pris ma décision finale, monsieur Howard. Je préfère qu'on étudie le bill et l'article à moins que vous ayez un autre rappel au règlement sur vos propres questions.

**M. Howard:** Je n'ai pas soulevé de rappel au règlement en premier lieu.

**Le président:** Très bien. Il vous reste deux minutes pour en parler.

**M. Howard:** Je ne sais pas si je me répète ou non, mais je crois que nous devrions avoir le droit de consulter ces règlements qui sont en train d'être rédigés pour que nous puissions mieux comprendre comment la loi s'appliquera, car la loi telle qu'elle nous apparaît ici, ne s'appliquera pas que s'il y a des règlements. S'il n'y en a pas, ce document est sans valeur car tout repose sur les règlements.

**M. Marchand (Langelier):** Je n'ai pas vu les règlements, monsieur Howard. Je ne sais pas si je suis d'accord. Je peux trouver par exemple qu'un ou deux articles violent par exemple les droits civils ou individuels et ne pas les accepter. Par conséquent, pourquoi devons-nous en discuter lorsque nous ne sommes même pas sûrs qu'ils seront acceptés.

**M. Howard:** Je suis sûr que vous pouvez très bien faire les arrangements nécessaires pour devenir un membre du comité, nous pourrions ensuite en discuter ensemble. Il n'y a pas d'inconvénient à cela, monsieur le président. J'ai un ou deux autres sujets qui me préoccupent, s'il s'agit d'adopter le bill sans qu'il y ait d'entente, sauf une entente accidentelle et secondaire, puisque l'Association canadienne des transports aériens nous a fourni ces documents qui contiennent, disent-ils, les règlements proposés que M. McLeish considère comme étant un premier projet. Je crois qu'il l'a appelé ainsi ou bien c'est le ministre qui l'a fait au mois de janvier, sans savoir exactement comment ceci s'appliquerait aux petites sociétés. J'hésiterais beaucoup pour ma part à accepter pareilles mesures qui risquent de désavantager les petites sociétés aéronautiques. Je tiens à ajouter toutefois que je ne connais pas le contenu de ce règlement ni la façon de penser du ministre et de ses collègues. C'est ce que je voudrais justement élucider.

[Text]

The Chairman: Do you want to reply?

• 1145

Mr. Marchand (Langelier): I can reply only in the same way. I say first that it is the wrong principle, and secondly it would be a useless operation because we do not know exactly. I support this bill and I have not seen the regulations. I know that the regulations have to be in accordance with the law. That is all I know. I know what kind of power I am giving to the Governor in Council. And even if I present it to the Governor in Council, the Governor in Council can turn it down or change it. So that means that I will have to come back the following day and say, I regret, but this was not accepted by the Governor in Council. You know exactly what kind of power you are giving to the Governor in Council in this. You may be in disagreement with this kind of power. All right. This is a fair debate. But to debate a regulation that does not exist and that could exist only when the law is enacted I think is a very wrong principle.

The Chairman: Mr. Howard, your time has expired. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I agree with Mr. Poulin's statement to the effect that this bill is enabling legislation, but a number of fundamental questions have been posed that we have not been able to get answers for, and the answers lie in the regulations—first, the type of airlines that the bill will be applied to, the type of airplanes, and who is going to foot the bill. This is really the heart of this particular bill, and all that we are asking for before we give approval to Clause 1—and Clause 1 is basically the heart of the bill—is for some assurance from the Minister.

The Minister has consulted very freely and openly with the Air Transport Association of Canada but does not see fit to consult freely and openly with the members of this Committee. As a matter of fact, if you recall, the tabling of the draft regulations was not done under the auspices of the Minister or his department but by the Air Transport Association. There has been a great deal of confusing and contradictory evidence. The Minister said at one point that the regulations were not ready and on another occasion he said they were ready.

Mr. McLeish, in evidence at our last Committee meeting, said that the air regulations had been developed in consultation with the carriers. The regulations have been drafted. I think a precedent has been established when regulations were tabled and brought before the Committee. As a matter of fact, I think the Minister of Finance tabled regulations in the application of that particular section of the Income Tax Act.

Here we have a bill whose very heart is dependent upon the kind of regulations that are going to be drafted and I agree with Mr. Howard. I think he has some reservation about the application as it will affect the smaller airlines. I, too, have some reservation in that area. The point simply is that despite an exhaustive attempt to get some of these answers, we have not been able to ascertain who is going to pay and precisely to whom this act will specifically apply so far as size of airline, and type of aircraft is concerned.

[Interpretation]

Le président: Vous pouvez répondre.

M. Marchand (Langelier): Je dirais d'une part que c'est un faux principe et d'autre part que ce serait inutile car nous ignorons les données. Je suis pour le bill bien que je n'ai pas pris connaissance des règlements. Tout ce que je sais c'est que ces règlements doivent être conformes à la Loi. Mais étant donné les pouvoirs du Gouverneur en conseil, celui-ci est libre de rejeter le bill ou de le modifier. Donc je puis me trouver obligé de faire savoir que le Gouverneur en conseil a refusé le bill. Vous connaissez tous l'étendu du pouvoir du Gouverneur en conseil en ce domaine. Vous n'êtes peut-être pas d'accord sur le pouvoir qu'il détient mais on pourrait en discuter. Mais je ne vois pas l'utilité de discuter d'un règlement qui n'a pas encore été adopté et qu'il ne pourra l'être que lorsque la Loi sera promulguée.

Le président: Monsieur Howard vous avez épuisé votre temps de parole. La parole est à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Comme M. Poulin, je trouve que ce bill est une loi abilitante; mais nous n'avons jusqu'à présent pas obtenu de réponse à diverses questions fondamentales qui ont été posées; car ce sont les règlements qui nous fourniront les réponses aux questions. J'aimerais savoir notamment à quelle compagnie d'aviation ce bill sera d'application, à quel type d'avion et qui va le financer. C'est là l'essentiel du bill en effet. Mais avant d'approuver l'article 1 qui constitue l'essentiel du bill, nous aimerions que le ministre nous donne des assurances.

Or le ministre a eu des consultations fréquentes avec l'Association canadienne des transports aériens alors qu'il n'a pas estimé devoir en faire autant avec les membres du Comité. Qui plus est, le projet de règlement a été déposé non pas par le ministre ou le ministère mais par l'Association canadienne des transports aériens. Les témoignages ont été nombreux et contradictoires. Une fois le ministre a dit que les règlements n'étaient pas encore prêts et une autre fois il a dit qu'ils l'étaient.

Lors de sa déposition durant notre dernière réunion de Comité, monsieur McLeish a dit que les règlements avaient été élaborés en consultation avec les transporteurs aériens. Donc les règlements ont bien été rédigés. Il me semble qu'il existe un précédent selon lequel des règlements sont déposés et soumis au Comité. Si je me souviens bien, le ministre des Finances avait déposé des règlements concernant l'application d'un certain article de la Loi sur l'impôt sur le revenu.

Or le présent bill dépend essentiellement des règlements dont il sera assorti et sur ce point je suis d'accord avec M. Howard. Il a exprimé certaines réserves concernant les répercussions que ces règlements risquent d'avoir pour les petites sociétés de transport aérien. J'ai également des réserves sur ce point. En dépit de tous nos efforts, nous n'avons pas réussi à déterminer qui assumera la charge financière et à quel type de société et d'avion les dispositions du bill seront applicables.



[Texte]

The 12,500-pound aircraft, for example, was elicited through the draft regulations tabled by the Air Transport Association. If they had not had a copy of the draft regulations originally dealt with, we may not even have known that. I simply think there is too much to the workings of this bill—I think we all agree with the principle of the thing—to allow it to pass without having some of these questions answered.

• 1150

**Mr. Marchand (Langelier):** When you say that we do more with a certain association than with the Committee, I think we have spent much more time here than we have spent with any association in Canada, and that is normal.

The problem, Mr. Chairman, as I see it, is this. Even if today we produced those draft regulations and suppose there is a clause you do not like and you say, well, let us not impose any increase on the fares for that, and it should be paid some other way and so forth, and I say, okay, I agree. It comes before the Cabinet and it is turned down. What is the situation?

You can say, well, we are opposed. We hope that the government is not going to do this or that. You give the power. If you do not want to give the power, of course, just mention it and say, well, we do not want to give the power to the government to make regulations. From that moment on that means that the bill is killed for all practical purposes.

If you give us the power of making regulations, you have no guarantee at all that the regulations will be in a month what they are today because in implementing the law, we may notice that this regulation does not work and we have to change it. This is something new. So I think the Committee will be quite frustrated because apparently the Committee would have been in agreement with the regulations. It says, a month later you changed that.

It would be impossible for you and I think for any member of the Committee to say well, you know, it was just a consultation. It was useless because they changed it afterwards. So this is the problem it poses. Even if you have them and even if you agree and say well, this is according to the spirit of the law, we are all in agreement, a month later we can change that.

**The Chairman:** Before you begin, Mr. Mazankowski, I think I should correct you. The department did put out the figure before the Air Transport Association of 12,500. That figure has been around. I think the department gave us that figure.

**Mr. Mazankowski:** I simply want to say then, Mr. Minister, that surely by now, and this is one of the very crucial issues, your department must have some idea as to who is going to be responsible for the costs under Clause 1 and, if not, you must have some idea as to the distribution of these costs, how they may be recovered, if they are going to be recovered.

**Mr. Marchand (Langelier):** Of course.

**Mr. Mazankowski:** Would you be prepared to give us some idea as to how you plan to proceed in the distribution of costs? Do you plan to recover the costs through a surcharge on the passenger ticket? Will it be picked up by the federal treasury, or will it become a matter for the airlines?

[Interprétation]

Les renseignements concernant les appareils pesant 12,500 livres ont été trouvés dans le projet des règlements déposé par l'Association canadienne des transports aériens. Si les représentants de cette association n'avaient pas eu un exemplaire de ces règlements, nous n'aurions pas eu connaissance de ce détail. J'estime que ce bill est trop complexe pour que nous l'adoptions sans avoir reçu les réponses à ces questions.

**M. Marchand (Langelier):** Nous avons consacré beaucoup plus de temps avec les membres du comité qu'avec n'importe quelle association canadienne, ce qui est normal d'ailleurs.

Le problème est le suivant, monsieur le président. A supposer que nous obtenions un exemplaire du projet de règlement et à supposer également que nous ne sommes pas d'accord et que vous décidiez de ne pas majorer les tarifs, et que j'accepte la proposition, le Cabinet est toujours libre lui de rajouter cette suggestion. Comment la situation se présenterait-elle?

Vous pouvez toujours dire que vous êtes contre et que vous espérez que le gouvernement ne va pas adopter telle ou telle disposition. C'est vous qui êtes la source du pouvoir mais vous êtes toujours libre de dire que vous n'autorisez pas le gouvernement à établir des règlements. Ceci signifierait à toute fin utile que le bill est rejeté.

Si par contre vous nous autorisez à rédiger des règlements, il n'y a aucune garantie que ces règlements seront les mêmes d'ici un mois que ce qu'ils sont actuellement, car au moment de mettre la loi en œuvre, on peut s'apercevoir que tel ou tel règlement devrait être modifié. Le Comité risque de ne pas être content du tout ayant à l'origine accepté le règlement.

Je ne pense pas qu'aucun membre du Comité puisse dire qu'il s'agissait simplement d'une consultation qui se serait avérée inutile puisque le règlement a été modifié par la suite. Voilà donc le problème. Donc, même si vous acceptez ce règlement en le déclarant conforme à la loi, il risque néanmoins de devoir être changé un mois plus tard.

**Le président:** Avant que vous commenciez, monsieur Mazankowski, je tiens à vous signaler que le chiffre de 12,500 livres a été communiqué par le ministère avant qu'il n'ait été publié par l'Association du transport aérien.

**M. Mazankowski:** Tout ce que je voulais dire, monsieur le ministre, c'est que vous savez certainement à qui incomberont les charges financières prévues à l'article 1 ou au moins quelle sera la répartition de ces coûts et comment ils seront recouvrés.

**M. Marchand (Langelier):** Évidemment.

**M. Mazankowski:** Pourriez-vous nous dire comment vous comptez répartir ces coûts? Est-ce que vous comptez les recouvrer en imposant une surtaxe sur les tarifs individuels? Est-ce que la dépense sera épongée par le trésor fédéral ou bien par les sociétés aériennes?

[Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** I do not know. I know what the department thinks. I do not know what the Governor in Council will say. You delegate certain powers to the executive, and these are the powers of the executive. I do not think it is a responsibility that you should share from a political point of view because if it does not work well, you will say, even the Committee was in agreement with that. This is a responsibility of the government, and I think it is better for even the Committee to be entirely free. After that, if we make a mistake, well, I think you will be there to underline it.

I think there is confusion between what we call the executive in the government and the legislative body. If we say today that we are going to impose an increase of only 1 per cent on the ticket, or we are going to do it some other way, you may give your opinion and we may accept it. Then suppose it does not work. Of course I am going to say, you were there and you approved of it. That means that you mix the two functions. You do not have an interest in that, and I think we should keep it separate.

You gave us this power and if we do not exercise it according to the spirit of the law, or if we do not exercise it skillfully, you are there to say, that is a damn lousy government. Perhaps you are going to say it anyhow, but I think you have a recourse, and this is the recourse of any member of Parliament in the House.

**The Chairman:** You have two minutes left, Mr. Mazankowski.

• 1155

**Mr. Mazankowski:** What you are really saying, Mr. Minister, is that you have in your own mind established what you would consider a fair and equitable method of appropriating the costs and that the approval of that particular formula would rest with the executive or the Cabinet. Is that correct?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Mazankowski:** And you are not prepared to give the Committee some indication of how you would like to see the distribution of costs formulated?

**Mr. Marchand (Langelier):** No, because at this moment I do not know if the Cabinet would agree with that. And I do not want to enter into discussion when I am not sure what the regulations will be.

**Mr. Mazankowski:** You say that you have not seen the regulations?

**Mr. Marchand (Langelier):** No. Personally, I have not seen them. I can ask for them and have them in five minutes; this is not the problem. The problem is whether it is wise and whether it is good procedure—as much for you as for us—to say let us mix both functions; and I tell you that it is wrong.

**Mr. Howard:** Can I ask for them and see them in five minutes?

**Mr. Marchand (Langelier):** I am sure you understand what I mean.

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, I am not in favour of these regulations at all, or this bill, and therefore I am not in favour of the first section.

[Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** Je ne sais pas. Je sais ce que le ministère en pense mais je ne connais pas la décision du gouverneur en conseil. L'exécutif détient certains pouvoirs. Je ne pense pas qu'il soit souhaitable que vous partagiez cette responsabilité car si par la suite tout ne marche pas bien, on pourra dire que même les membres du Comité étaient d'accord. Cette question est la responsabilité du gouvernement et il vaut mieux que les membres du Comité ne soient pas impliqués. Si nous faisons une erreur, vous ne manquerez pas de nous le signaler.

Je crois qu'il y a confusion entre les pouvoirs exécutifs et les pouvoirs législatifs. Si nous proposons de majorer le tarif de 1 p. 100, vous pouvez nous donner votre point de vue que nous pouvons de notre part accepter. Mais supposons que le résultat ne soit pas satisfaisant. J'aurais beau jeu de dire que vous aviez été d'accord. Ceci revient à confondre le pouvoir exécutif et législatif. Or cela n'est nullement dans votre intérêt.

Nous détenons le pouvoir exécutif et si nous ne l'exerçons pas conformément à l'esprit de la loi ou avec toute la compétence requise, vous pourrez attaquer le gouvernement. C'est là la procédure normale pour les députés.

**Le président:** Il vous reste deux minutes, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Vous voulez dire, monsieur le ministre, que vous avez décidé en vous-même d'une méthode juste et équitable de répartition des coûts et que c'est au pouvoir exécutif et au Cabinet d'approuver, en dernier ressort, cette formule en particulier. C'est le cas, n'est-ce pas?

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Mazankowski:** Pouvez-vous nous donner une idée de la façon dont vous envisageriez cette formule de distribution des coûts?

**M. Marchand (Langelier):** Non, parce que pour le moment je ne sais pas encore si le Cabinet sera d'accord avec moi. Je ne veux pas en discuter tant que je ne connaîtra pas les règlements définitifs.

**M. Mazankowski:** Vous voulez dire que vous n'avez pas vu les règlements?

**M. Marchand (Langelier):** Non, personnellement je ne les ai pas vus. Je peux les demander, on me les apportera en moins de cinq minutes, ce n'est pas là le problème. Ce qu'il faut se demander c'est s'il est de bonne politique, autant pour vous que pour nous, de confondre les deux rôles; à mon sens, ce serait faire mauvaise route.

**M. Howard:** Si je les demandais, est-ce qu'on me les apporterait en moins de cinq minutes?

**M. Marchand (Langelier):** Je suis certain que vous me comprenez.

**M. Peters:** Monsieur le président, je ne suis absolument pas en faveur de ces règlements, ni de ce bill d'ailleurs, et par conséquent je ne suis pas en faveur non plus du premier article.



## [Texte]

I am also interested in the discussion that has taken place because, obviously, if this bill were passed I personally would like to see the government operating the security regulations as well as how the cost is regulated.

I am interested in Section 1, which really says what regulations will be made by governor-in-council. The first section is the principle of this bill and I would be very surprised if the Committee were foolish enough to pass this section and leave in it Section 10 which allows the order in council to be made concerning the regulations—because all the bill says in the explanatory note is that this is where security measures are to be taken at airports.

Mr. Chairman, it seems to me that we are making a great fuss over four or five hijackings that have taken place in this country.

Mr. Poulin: Seven.

Mr. Peters: Okay, seven; and most of them have involved foreign aircraft, aircraft that were not necessarily Canadian. The two major ones did not originate in this country and only passed through.

The Chairman: There was one in Calgary.

An hon. Member: Was there?

Mr. Peters: The two major ones were the one that came to Toronto and went back to Florida and the one that went through Vancouver.

The Chairman: There was a major one out of Calgary too, Mr. Peters.

Mr. Peters: I have not followed them all. But I am concerned with the fact that small airports are conducting some kind of operation now under their own legislation, which I think may be the way to leave it—an air carrier may carry you, if they wish, under given circumstances, and that may be the way it should be done.

If we pass Section 1 we are really saying that some kind of regulations are going to be made by Governor in Council and these regulations are going to apply to one of two agencies, either the Department of Transport which operates regulations concerning aircraft and airports, or we are going to leave them to the airline to administer. And of course it involves the cost. If the operation is left to the Department of Transport obviously the cost is going to be a cost against the state. If it is left to the airlines obviously it is going to be a cost to the passenger. And the passenger in this case has no particular input as to whether he wants to pay for being searched or he does not want to pay for being searched, and my guess is that he would say in most cases well, do not bother—because it is a great imposition and a limitation.

An hon. Member: They do not want to be searched; they want you to be searched.

• 1200

Mr. Peters: That is probably true, but I am not sure whether I want to pay for somebody else to be searched either.

## [Interprétation]

Je m'intéresse également à la discussion qui vient de se dérouler, parce que de toute évidence, si ce projet de loi était adopté, pour ma part, j'aimerais que le gouvernement contrôle les règlements de sécurité de même que le processus de répartition des coûts.

L'article 1 est particulièrement intéressant, il stipule les règlements qui doivent être établis par le gouverneur en conseil. Ce premier article contient le principe même de ce projet de loi et je serais fort étonné si le Comité avait l'inconscience d'adopter cet article et de conserver l'article 10 qui permet un ordre en conseil au sujet des règlements parce que dans la note explicative le projet de loi se contente de mentionner que c'est dans ce cadre des mesures de sécurité seront prises aux aéroports.

Monsieur le président, il me semble que nous faisons beaucoup de bruit autour des quatre ou cinq détournements d'avions qui ont eu lieu dans ce pays.

M. Poulin: Sept.

M. Peters: D'accord, sept et, dans la plupart des cas, il s'agissait d'appareils étrangers et non pas forcément d'avions canadiens. Les deux incidents majeurs concernaient des avions qui se sont contentés de traverser le pays.

Le président: Il y en a eu un à Calgary.

Une voix: Vraiment?

M. Peters: Il y en a eu deux d'important, l'un qui s'est posé à Toronto et retourné en Floride et l'autre qui a traversé Vancouver.

Le président: Il y en a eu un très important également à Calgary, monsieur Peters.

M. Peters: Je n'ai pas pu les suivre tous. Mais ce qui me préoccupe c'est que les petits aéroports prennent actuellement certaines mesures en vertu de leur propres règlements et il vaudrait peut-être mieux les laisser continuer; dans des circonstances données, un transporteur aérien peut vous prendre comme passager, s'il le désire, et c'est peut-être la meilleure façon de procéder.

Si nous adoptons l'article 1, en fait, nous reconnaitront qu'un genre de règlement sera établi par le gouverneur en conseil et ces règlements s'appliqueront surtout au ministère des Transports qui régit les règlements relatifs aux appareils et aux aéroports ou bien encore, nous confierons leur administration aux compagnies aériennes. La question de coût intervient évidemment. Si la responsabilité est laissée au ministère des Transports, les coûts seront évidemment défrayés par l'État. D'autre part, si ce sont les compagnies aériennes qui s'en chargent, ce sont les passagers qui payeront la facture. Et dans ce cas, on ne demande pas aux passagers s'ils désirent payer pour se faire fouiller ou s'ils ne désirent pas payer pour se faire fouiller, et j'ai l'impression que dans la plupart des cas, si on le lui demandait, il répondrait que ce n'est pas la peine parce que c'est un désagrément et un ennui.

Une voix: Ils ne veulent pas être fouillés, ils veulent que vous le soyez.

M. Peters: C'est probable, mais je ne suis pas certains qu'ils soient disposés à payer pour faire fouiller quelqu'un non plus.

## [Text]

Mr. Chairman, the whole thing seems kind of stupid because I have been searched at some of the major airports in Canada, I have been searched at airports outside Canada and certainly the ones in Canada are totally inferior. There is no possibility of using the kind of equipment or the type of search that we do now to find anything of a modern nature in terms of explosives. It is a fact that if you are flying at a high level all you need to do is kick the window out and you have the same effect as blowing up the airplane. The whole thing seems to me to be an exercise in futility.

If we are going to do this and do it in an intelligent way, we have to use a totally different system than we are using and we should know what that system is. It is a fact, Mr. Chairman, that if you are going to check for mentally defective people you have to use a totally different method than you do for normal sabotage.

A person flying out of one country not long ago had a paper knife taken from him which was a souvenir of the country. He gets on the airplane and as soon as he is on the airplane they serve him a steak dinner and supply him with a steak knife, which is sharp on both sides. The point on the letter opener is that it is not a too efficient tool. Yet he was searched and this was taken away.

It just seems to me, Mr. Chairman, that we are trying to meet a condition with an over-all restriction on the personal freedom of people that is not going to do that. It is only going to satisfy some limited public opinion and it is not going to do what some people suggest it should do.

Mr. Chairman, unless the regulations were in here and the Committee could look at them and say there was going to be an effective control, it just seems to me that this Committee would be less than honest with themselves if they thought the purpose of this bill to provide security is being met.

Let me use an example. I thought I would have some fun with my secretary a couple of weeks ago. The telephone repair man here had taken out one of those sophisticated switches for a number of lines. I asked him for that piece of equipment, which is a highly technical, electronic piece of equipment with all the resistors, coils, transistors and all that in it. I got the box from him. He gave me the box and I put it in my suitcase.

I went to the airport and when I arrived, there was not too much time. I said to my secretary: "I will get my ticket. You check my suitcase through." She did. When she went through she would not let them search her purse. They objected violently to her going through without searching the purse. She said: "Why should you search my purse? I am not going any place." They became very confused about why she was checking through if she was not going any place. They had considerable discussion. When I came through, I showed them my boarding pass, I picked up my suitcase with this piece of equipment in it and I got on the aeroplane.

## [Interpretation]

Monsieur le président, tout cela est assez stupide parce que j'ai été fouillé dans de grands aéroports au Canada, j'ai été fouillé dans des aéroports à l'extérieur du Canada et au Canada, c'est remarquablement moins bien fait. Avec ces fouilles-là, et avec le matériel utilisé, il est impossible de trouver le moindre explosif de type moderne. Le fait est que lorsque vous volez à haute altitude, il suffit de briser le hublot pour obtenir des résultats semblables à ceux que l'on obtiendrait si l'on faisait sauter l'avion. Tout cela m'apparaît comme un exercice de futilité.

Si nous voulons faire quelque chose et le faire de façon intelligente, nous devons faire appel à un système entièrement différent que celui que nous utilisons actuellement et nous devrions nous mettre d'accord sur le genre de système. Il est évident, monsieur le président, que si nous devons rechercher les personnes mentalement déficientes, nous allons devoir procéder d'une façon tout à fait différente de la méthode utilisée dans des cas de sabotage normal.

Il n'y a pas très longtemps, un voyageur qui retournait chez lui s'est fait confisquer un couteau de papier, qu'il avait acheté comme souvenir. Il monte à bord de l'avion, et dès qu'il est installé on lui sert un repas et on lui donne un couteau à steak bien aiguisé. Le problème avec un coupe-papier, c'est que ce n'est pas un outil très efficace. Et pourtant, en le fouillant, on lui a confisqué ce coupe-papier.

Il me semble, monsieur le président, que nous essayons de trouver une solution en imposant des restrictions générales à la liberté personnelle des individus et cela ne sera pas efficace. Cela ne peut servir qu'à satisfaire d'une façon limitée l'opinion publique et cela n'aura pas les résultats que certaines personnes en espèrent.

Monsieur le président, tant que ces règlements ne seront pas sous nos yeux pour que le Comité puisse décider si oui ou non il y aura un contrôle efficace, il me semble qu'il serait fort peu honnête de notre part de déclarer que ce projet de loi atteint son objectif qui est d'assurer la sécurité.

Je vais vous donner un exemple. Il y a deux semaines, ma secrétaire et moi-même avons imaginé une plaisanterie. Le réparateur du téléphone avait remplacé une de ces prises compliquées qui contrôlent plusieurs lignes téléphoniques. Je lui ai demandé de me donner l'ancienne prise; il s'agit d'un appareil extrêmement technique, électronique, qui contient des bobines, des résistances, des transistors, etc. Il m'a donné la boîte. Il m'a donné la boîte et je l'ai mise dans ma valise.

Je me suis rendu à l'aéroport et quand je suis arrivé, il ne restait pas beaucoup de temps. J'ai dit à ma secrétaire: "Je vais chercher mon billet, vous faites enregistrer ma valise." Elle l'a fait. Lorsqu'elle a passé, elle a refusé de laisser fouiller son sac à main. Les responsables se sont opposés violemment à ce qu'elle passe sans que son sac à main n'ait été fouillé. Elle a répondu: "Pourquoi fouillerez-vous mon sac puisque je ne vais nulle part". Ils se sont demandé avec étonnement pourquoi elle passait la barrière si elle n'allait nulle part. Une discussion a suivi. Lorsque je suis arrivé, je leur ai montré ma carte d'embarquement, j'ai pris ma valise qui contenait cet appareil électronique et je suis monté dans l'avion.



## [Texte]

I thought they would give her a real hard time over this piece of equipment but as it turned out they had not searched the suitcase at all because they had been diverted into discussing whether they were going to search her purse.

It just seems to me that we are playing games here. You are asking for people to give up their right of privacy and we are not even doing it on the strength of knowing what the purpose of the search is, who is going to do it or how it is going to be done.

Mr. Chairman, I am opposed to this kind of legislation. This is not a normal bill, Mr. Chairman, despite what the Minister thinks. It is an enabling legislation all right but it is enabling legislation to do a certain thing. The certain thing is not outlined in the purpose of the bill—the certain thing that we are going to do, and the cost factor that is attached to it is in Section 10. Normally we establish what we want done in the principle of a bill, and this is not being done. We even refer in there to the Governor in Council going to make regulations. Mr. Chairman, I am very much opposed to the passing of this bill and I would think most people are because if members . . .

**An hon. Member:** Not most people. Talk for yourself.

• 1205

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, I am sure that there are other people who are more conscious of what security actually is and how you go about it, and are not interested in giving up their rights of privacy unless there is a reason for it. I am suggesting that unless we know that that in fact is going to happen then this piece of legislation is only window-dressing and I am not in favour of it.

I certainly would like to see those regulations and I certainly think the regulations should be an appendage to this bill and should not be changed by Order in Council. This piece of legislation is so much in contradiction to any understanding of the Bill of Rights that the regulation should be firm in it and should not be amended by Order in Council.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Peters. The next questioner is Dr. Railton.

**Mr. Railton:** Mr. Chairman, Mr. Minister, I think this all started with some of the members of the Committee worrying about what was going to happen to the smaller airplanes. I have had a few flights in small airplanes and it seems to me the pilot and the navigator have no difficulty sorting out who is getting on their plane. They have a list and they know the people or they do not get aboard.

As far as the need for the bill is concerned, I do not think anybody objects to the search, and I have been talking to a lot of people about this. They want their safety in air travel. I would say a great majority of them want their safety more than anything else. We waste only a little bit of time at the airport on a search and I do not think any ordinary citizen would have any objection to what is being done.

This has so far just been looked after by the airlines themselves. Something might come out of the discussion of the other method, if we get the bill through, that would result in better and more uniform regulations. If we do not have something like this for a start—and Mr. Peters is worried about privacy—everybody would have to appear at the airport with a letter of credit. It would take them weeks to get it and it would just complicate the whole

## [Interprétation]

Je pensais qu'on allait lui faire beaucoup de difficulté à cause de cet appareil, mais finalement, ils n'ont pas fouillé la valise, parce que leur attention avait été détournée sur son sac à main.

J'estime que nous sommes en train de jouer la comédie. Vous demandez aux gens de renoncer à leurs droits sur leur vie privée et vous le faites sans même savoir quels sont les objectifs de la fouille, qui s'en chargera, et de quelle manière.

Monsieur le président, je m'oppose à ce genre de législation; ce n'est pas un projet de loi normal, quoi qu'en pense le ministre. C'est effectivement une loi qui donne des pouvoirs mais elle donne le pouvoir de faire certaines choses. Cette certaine chose n'est pas précisée dans l'attention du bill, cette certaine chose que nous allons faire, et le facteur coût qui s'y rapporte se trouve à l'article 10. Normalement, nous indiquons ce que nous voulons faire dans le principe d'un projet de loi, ce qui n'est pas le cas ici. Nous y disons même que le gouverneur en conseil va faire des règlements. Monsieur le président, je suis tout à fait opposé à l'adoption de ce projet de loi et la plupart le sont, je pense, parce que si les députés . . .

**Une voix:** Pas la plupart. Parlez pour vous-même.

**M. Peters:** Monsieur le président, je suis certain que d'autres personnes ont pris conscience de ce qu'est vraiment la sécurité et de la manière de l'obtenir, et ne voit pas l'intérêt d'abandonner leur droit à la vie privée à moins d'une raison précise. J'affirme qu'à moins de savoir que c'est vraiment ce qui va se passer, ce projet de loi n'est qu'une parade et je m'y oppose.

J'aimerais bien voir ces règlements et j'estime qu'ils devraient être annexés à la loi et ne pas pouvoir être changés par décret. Ce projet de loi est en contradiction si flagrante avec toute interprétation de la charte des droits que les règlements qui devraient être permanents et ne pas être modifiés par décret.

**Le président:** Merci, monsieur Peters. Le suivant est M. Railton.

**M. Railton:** Monsieur le président, monsieur le ministre, tout cela a commencé lorsque des membres du comité se sont inquiétés du sort des petits avions. J'ai déjà volé sur des petits avions et il me semble que le pilote et le navigateur n'avaient aucun mal à voir qui montait à bord. Ils ont une liste des passagers et les connaissent, si non, ils ne montent pas.

En ce qui concerne la nécessité du projet de loi, je pense que personne ne s'oppose à la fouille, et j'en ai parlé à beaucoup de gens. Ils tiennent à leur sécurité lors des voyages en avion. La grande majorité d'entre eux tiennent à la sécurité plus qu'à n'importe quoi. La fouille à l'aéroport ne demande que peu de temps et je ne pense pas que les gens n'y fassent d'objection.

Jusqu'ici, ce sont les compagnies elles-mêmes qui s'en sont occupées. Si le projet de loi est adopté, il pourrait résulter des discussions sur l'autre méthode des règlements mieux faits et plus uniformes. Si nous n'avons rien de tel pour commercer—et M. Peters s'inquiète de la protection de la vie privée—tout le monde devra se présenter à l'aéroport avec une lettre de créance. Cela prendra des semaines et compliquera à l'excès tout le processus. Je ne

[Text]

thing unbearably. I cannot see how anyone can object to the method being used right now, which has nothing to do with insult to a person or anything else. You can easily explain any object in your baggage, and it is probably well documented and diagnosed before they even ask you. They know what it is.

There is no doubt that this bill would cut down high-jacking. We have seen evidence of that already. It also brings in the question of terrorists coming into the country. They may not be wanting to do anything in Canada but they might in another country after passing through Canada. We had examples just yesterday of attempts at least to intimidate the visiting Prime Minister of India. If one of those people had had a gun or something it would have been a nasty situation.

I am very much in favour of this search going on. The very fact that a passenger has the right to refuse to be searched is all that is required. This passenger does not have to travel that way if he does not want to, but anybody who has ordinary business to do or visits to make would have no objection whatsoever to what is going on now. I do not know how you can ever do anything without a trial period. I know in my own profession, when we have regulations and we are ready to change them if they do not work out. I think it is about time the Committee got down to the business of passing the bill, looking at the regulations when they come out and making their comments on them afterwards.

So far as the cost is concerned, how can you get all that settled right now, whether some people want the people of Canada to pay for it all or not or whether they think that should be incorporated in the matter of the cost and the air travel? I do not think this is the question at all at the present time. What we do need is search, and these other matters, just like the regulations, can be decided once we get the bill through.

I would like to come out strongly in favour of passing the bill as soon as we can. That is all I want to say.

• 1210

**The Chairman:** Thank you, Mr. Railton.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I would like to tell Mr. Railton that in this case once the appendix is taken out it is very hard to replace.

**Mr. Railton:** I do not think anybody would like it back, either.

**The Chairman:** Mr. Poulin.

**Mr. Poulin:** Thank you, Mr. Chairman, and I will attempt to be very brief.

Mr. Mazankowski mentioned some matters that are of concern because the regulations are not before us. May I reiterate what I said before.

Although we have had a general discussion of what the regulations are likely to include, and Mr. Morrison, I believe, representing the Air Transport Association of Canada, who was here before us, indicated that he was very pleased with the general tenor and nature of what are proposed to be the regulations, three airport managers, two from the two major airports and one from Thunder Bay, were here the other day, and their consensus was that

[Interpretation]

vois pas comment on peut s'opposer à la méthode employée actuellement, qui ne constitue absolument pas une insulte ni rien de tel. On peut facilement expliquer la présence de tout objet dans ces valises, qui sera sans doute identifié avant même qu'on vous le demande. On sait ce que c'est.

Il ne fait pas de doute que cette loi réduirait la piraterie aérienne. Nous en avons déjà des preuves. Cela soulève également la question des terroristes qui entrent au Canada. Ils ne veulent peut-être rien faire de mal ici, mais dans un autre pays après être passé par le Canada. Nous avons eu hier des exemples de tentative d'intimider au moins le premier ministre indien. Si l'une de ces personnes avait eu une arme, la situation aurait été assez grave.

Je suis tout à fait en faveur de cette fouille. Un passager a le droit de refuser d'être fouillé, et c'est tout ce qu'il faut. Cette personne n'a pas besoin de prendre ce moyen de transport si elle le refuse, mais quelqu'un qui a des affaires normales à traiter ou des visites à faire, ne s'opposera absolument pas à cette pratique. Je ne vois pas comment on peut faire quoi que ce soit dans une période d'essai. Je sais que dans ma propre profession nous modifions les règlements lorsqu'ils ne marchent pas. Je trouve qu'il est temps que le comité adopte le bill et qu'ensuite il examine le règlement lorsqu'il sera rendu public.

En ce qui concerne le coût, comment voulez-vous que ce problème soit réglé immédiatement? Là n'est pas la question pour le moment. Toutes ces questions ainsi que les règlements pourront être réglés lorsque le bill aura été adopté.

J'estime donc que le bill doit être adopté dès que possible. C'est tout ce que j'avais à dire.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Railton.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, un rappel au Règlement.

**Le président:** Allez-y.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je tiens à signaler à M. Railton que lorsque l'annexe aura été retirée il est difficile de la remplacer.

**M. Railton:** Je ne pense pas que l'on veuille y revenir.

**Le président:** Monsieur Poulin.

**M. Poulin:** Je vous remercie monsieur le président, et j'essaierai d'être bref.

M. Mazankowski s'est-il préoccupé du fait que nous n'avions pas connaissance du règlement. Permettez que je réitère ce que j'ai déjà dit.

M. Morrison au nom de l'Association canadienne des transports aériens lors de sa comparution devant le Comité, a dit que dans l'ensemble il était satisfait du caractère de ces règlements, et par ailleurs, trois directeurs dans l'aéroport notamment, deux de deux grande aéroports aériens de Thunder Bay nous ont dit l'autre jour qu'à leur avis, cette Loi est non seulement excellente mais indispensable. Le directeur de l'aéroport de Malton nous a dit



## [Texte]

not only was this good legislation but that it was necessary legislation. The airport manager from Malton, the largest in Canada, indicated that, as an airport manager, he felt very comforted by the fact that we had this type of legislation before Parliament and that it was going to be enacted.

The most important thing here, I think, is in the proposed Section 2.1(1). We are asked here to:

... establish, maintain and carry out, at aerodromes... such security measures... for the observation, inspection and search of persons, personal belongings, baggage, goods and cargo.

It clearly specifies what we are going to do, and certainly on this side it is felt that the principles outlined in the bill are necessary for the security of people who are travelling on airlines. We have had, I understand, seven hijackings of aircraft from Canadian airports, six of them in the last one-and-a-half or two years, I believe. Also, I understood the airport managers the other day to say that the Federal Aeronautics Association in the United States, far from relaxing security, is intensifying security to prevent hijackings in the United States.

I think that is an indication of how necessary it is to have this type of law so that we can protect the people who are travelling on aircraft, in addition to protecting the aircraft.

If we were to have a very stringent set of regulations before us now, it may well be that the very interest some members of the New Democratic Party are trying to protect would be unable to be protected. For example, if we were to say that the regulations would be to apply to all aircraft over 12,000 pounds, it may well be that, in some areas of the north, there will be a difference and a different regulation passed because of experience in that area; and the Governor in Council, upon this experience I am sure, would alter the regulations with respect to those specific airlines, flights or areas of the country.

In principle, the members on this side feel that it is necessary legislation, legislation which should get to the House of Commons as quickly as possible in order that we can get on with the security measures that are necessary to protect Canada and Canadians.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** Thank you, Mr. Chairman.

I am sincerely concerned, despite what some of my colleagues opposite might feel, about the adequacy of this bill. I am concerned that it is not going to do the job and I am concerned that, within the provisions of the bill, there are no provisions that will add to the security of the country.

I have nothing at all against the necessity of making these various flights secure. I do not think that this is going to do it.

• 1215

I am going to ask, through you, either the Minister or Mr. McLeish, a number of questions to see if I cannot be assured that there is some security here that we will benefit from. At most large airports, I can walk out onto the ramp without even going near the security screening. I do not have a boarding pass but I can walk out on the ramp and go right up to the aircraft. I am a private pilot and I fly in and out of the airports and I know all the ways

## [Interprétation]

notamment qu'il était très heureux que cette Loi serait bientôt mise en œuvre.

L'essentiel de la Loi figure à l'article 2(1) qui stipule ce qui suit:

prendre et exercer aux aérodromes... les mesures de sécurité... en ce qui concerne la surveillance, l'inspection et la fouille des personnes, des effets personnels, des bagages, des biens et du fret.

La Loi stipule donc clairement ce qui sera fait et les membres de notre parti estiment que ces mesures sont indispensables pour la sécurité des passagers voyageant par avion. En effet, il y a eu sept détournements d'avion des départs d'aéroports canadiens, dont six au cours des deux dernières années. D'autre part, les directeurs des aéroports nous ont dit que l'Association fédérale aéronautique des États-Unis, loin de relâcher les mesures de sécurité, les renforce au contraire afin d'empêcher les détournements d'avion dans ce pays.

Cela prouve bien les caractères indispensables de cette Loi qui vise à protéger les passagers ainsi que les avions.

Si des règlements très sévères étaient adoptés actuellement, il se peut fort bien que les députés néodémocrates se trouvent dans l'impossibilité de réaliser leurs objectifs en ce qui concerne la protection et la sécurité. Ainsi si les règlements devaient s'appliquer à tous les aéronefs pesant plus de 12,000 livres, il se peut que l'on soit obligé d'adopter un autre règlement pour le Nord en raison des conditions particulières dans ces régions; dans ces conditions le gouverneur en conseil modifierait ces règlements en ce qui concerne les sociétés de transports aériens, les vols et les régions de ce vol dans le Nord du pays.

Donc, en principe les membres de mon parti estiment que cette loi est indispensable, qu'elle devrait être adoptée par la Chambre aussitôt que possible de façon à mettre en application les mesures de sécurité indispensables.

Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Ellis.

**M. Ellis:** Je vous remercie, monsieur le président.

En dépit de ce que mes collègues d'en face disent, je ne suis pas convaincu que le présent bill puisse remplir tous nos objectifs. J'aurais cru en effet que les dispositions du présent bill ne renforceront nullement la sécurité du pays.

Je ne m'oppose pas à ce que l'on renforce la sécurité des transports aériens. Mais je ne pense pas que le présent bill remplisse cet objectif.

Je voudrais donc poser quelques questions au ministre ou à M. McLeish afin de m'assurer que des mesures de sécurité seront effectives. Dans la plupart des grands aéroports, on peut monter dans les avions sans même passer par les services de sécurité. Il y a en effet souvent moyen de rentrer dans les avions sans être muni d'une carte d'embarquement. Ainsi les pilotes privés qui connaissent les ficelles pourraient très bien le faire. Et n'importe

[Text]

of doing it. I have no reason to do this, but I can. It would seem to be very easy for anyone who wished to create some mischief to do just that.

Mr. Peters has mentioned getting a suitcase through with an odd object in it. I have not tried that; I think it would be quite possible. I know that I can get around the security and get to the aircraft. It would not be very difficult for somebody to slip me a boarding pass that would get me right on the aircraft if I wanted to, and I am worried about the physical barricades to people getting on. It is fine if someone lines up and goes through the screening area, but are there any steps being taken, Mr. McLeish, to assure that you cannot get on the tarmac from any other area?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. Marchand (Langelier): Well, we are not children here; you are not and I am not. We know very well that we do not have, as yet, the trained personnel to have the best screening possible. Does the best screening possible exist? Probably not. There is the deterrent effect. You never have any statistics but there are many people who will not do something because they know that there is a screening.

We know that the physical facilities at the airports have not been organized in order to protect, as you say. In many airports there is no protection and this is something we will have to attend to right now.

There are some who would deny the powers to the government that the airlines have. An airline can prevent anybody getting on the aircraft if they feel that the security of the aircraft is at stake. We are operating under these regulations right now but we do not have this authority as a government.

The airlines, can say: Mr. So-and-so, if you do not want to be searched, just too bad, we do not accept you as a passenger. This exists, so the only thing we are doing now is giving this power to the government so we will have trained personnel and so we will have the physical protection around the airports. You have some airports in the north that are very difficult to draft regulations for because all the airports are not built in the same way.

How do you protect somebody in Inuvik, for example? The Inuvik airport is not the same as the Toronto airport. Today you can go through a door and go on the apron or on the runway. Maybe we will find some day that you should not do it and if you do it you will have to go through security.

We do not have all the answers, but we know that the only way to have protection is to have this power to make regulations and to modify the regulations when we see they are not efficient. I agree that in adopting that you have no assurance that we are going to have a system which is going to protect the people, because everything will depend on the regulations and on the skill of those who are hired.

Who are we hiring now? People from security agencies who do not know anything about that. We are not hiring them, the airlines are. I have met a few of them and I believe I could have got on the aircraft with a .303 rifle. But this is why we have a certain number of persons who are being trained with the RCMP. The RCMP are going to train some personnel so that it becomes as efficient as it

[Interpretation]

quelle personne mal intentionnée pourrait aisément en faire autant.

M. Peters a invoqué le cas où une personne a pris une valise contenant un objet bizarre. Je n'ai pas essayé mais je pense bien que ce doit être possible. Je sais pour ma part qu'il y a moyen d'entrer dans l'avion sans passer par les services de sécurité. Il n'est guère difficile en effet d'obtenir un permis d'embarquement de quelqu'un d'autre sans pouvoir monter dans l'avion. Et je me demande ce qu'on peut faire pour remédier à cette situation. Il y a évidemment les services de sécurité par lesquels les passagers sont censés passer mais quelle mesure comptez-vous prendre monsieur McLeish afin d'empêcher toute personne d'arriver sur le tarmac en empruntant une autre voie?

Le président: Monsieur McLeish.

M. Marchand (Langelier): Nous ne sommes pas des enfants. Nous n'avons pas encore le personnel qualifié nécessaire pour filtrer au mieux tous les passagers. Mais la perfection n'est pas de ce monde. Néanmoins il y a l'effet de dissuasion. Je ne peux vous citer des chiffres mais il ne fait pas de doute que le seul fait qu'il existe des mesures de sécurité décourage certaines personnes.

Il est vrai que les installations dans les aéroports n'avaient pas pour objectif d'assurer la sécurité des passagers. En effet de nombreux aéroports ne possèdent aucun dispositif de protection et c'est une question à laquelle nous devons nous attaquer immédiatement.

Certains prétendent refuser au gouvernement les pouvoirs que détiennent les sociétés de transport aérien. En effet les sociétés sont autorisées à empêcher une personne de monter à bord d'un avion lorsqu'elles estiment que la sécurité de l'appareil est en jeu. Pourtant le gouvernement ne possède pas ces pouvoirs.

Les sociétés de transport aérien peuvent refuser d'embarquer un passager qui ne veut pas se soumettre à la fouille. La seule innovation c'est que désormais ce pouvoir appartiendra au gouvernement qui disposera d'un personnel qualifié de façon à assurer la protection des personnes dans les aéroports. Il est difficile de mettre au point des règlements pour certains aéroports situés dans le nord du pays, car tous les aéroports ne sont pas construits selon les mêmes plans.

Comment assurer la protection des personnes à Inuvik par exemple? L'aéroport à Inuvik n'est pas pareil à celui de Toronto. À Inuvik on peut passer par les portes et pénétrer jusqu'au tarmac. On arrivera peut-être néanmoins à trouver un moyen.

Nous n'avons pas encore de solution à toutes les difficultés, mais seul le pouvoir de faire des règlements et de les modifier selon les besoins nous permettra d'assurer la protection. Il est vrai que cela ne garantit nullement l'efficacité des mesures de protection car tout dépendra des règlements et de la compétence du personnel.

Or quelles sont les personnes que nous engageons? Du personnel travaillant dans les agences de sécurité et qui ne sont pas du tout au courant de la sécurité dans les aéroports. D'ailleurs ce n'est pas nous mais les sociétés de transport aérien qui les engagent. J'ai eu l'occasion de rencontrer plusieurs de ces gardes et je crois bien que je serais parvenu à monter à bord d'un avion armé d'un fusil.



[Texte]

can be. Now, will it be fool-proof? No, I do not think anything will. The President of the United States, with 3,000 people guarding him, was killed in Dallas. So do not think there is anything in this world that is fool-proof; there is nothing fool-proof. But you can maybe prevent many incidents and probably the most dangerous spot is not Canada. What is dangerous is when the United States are screening very seriously, then you have a danger that those people will decide to operate from Canada. So I think we should have the power to try to protect our passengers. I agree with you, and I am not sure at all, but I say if there is a way of protecting the passengers it is through some device of this kind.

• 1220

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, the Minister has led into two other areas that I want to get into but I wonder if I should infer from what the Minister says that he feels there is a great psychological barrier that will stop, say, the cuckoo who thinks he might like to hold up an aircraft as opposed to the dedicated subversive type who is going to set out with a plan to do it. Is that what the Minister is saying?

**Mr. Marchand (Langelier):** There is a deterrent effect. Concerning what Mr. Peters said a few minutes ago, of course it would be impossible to draft a regulation to say, well, letter openers will not be accepted on board. You will have a problem of adjustment on the part of those who are being screened. It is very easy to destroy an aircraft as you know, but those people do not want to destroy the aircraft. If this is what they want I think there is almost no way of preventing them. But if they want to use that as blackmail, this is what we are trying to prevent. I know that in the 747 they found in the first class upstairs alone that of course I can crack the damn window and the whole thing will go down if this is what I want. But if I want to use that to blackmail a government or somebody or to get some money, well, if there are some protective measures, it can be a real deterrent that is all.

**Mr. Ellis:** All right, fine. Then to carry on from that, I was rather surprised when we questioned the airport managers the other day, and the Minister has touched on this, that I did not get an answer about who is eventually going to man this. Right now my recollection is that something called Metropolitan Security is doing some, commissionaires were doing some and some other companies, whose names escape me, obviously hired off the street with no training whatsoever. Do I take from what the Minister said that security in the future, at least in the major centres, will be done by a specially trained force of the Royal Canadian Mounted Police?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think that this is the intention. Right now we have asked each airline to undertake this security. The larger airlines did it but some small airlines did not bother or could not afford it. I think in the international airports and the main national airports it should be under the control of a federal government agency.

[Interprétation]

Mais c'est la raison pour laquelle certains de ces gardes suivent actuellement un stage avec la Gendarmerie Royale du Canada. La Gendarmerie se charge en effet de la formation d'un certain nombre de gardes afin d'accroître au maximum l'efficacité des services de protection. Maintenant, est-ce que ce sera parfaitement efficace? Non, je pense que rien ne le sera. Le président des États-Unis, qui était gardé par 3,000 personnes, a été tué à Dallas. Ne vous imaginez donc pas que quoi que ce soit puisse être absolument sûr, il n'y a rien d'absolument sûr. Mais vous pouvez peut-être prévenir de nombreux incidents et l'endroit le plus dangereux n'est probablement pas le Canada. Je pense donc que nous devrions posséder le pouvoir d'es-

sayer de protéger nos passagers. Je suis d'accord avec vous et, sans en être certain, Je peux vous dire que s'il existe une façon de protéger les passagers, c'est par un système de ce genre.

**M. Ellis:** monsieur le président, le ministre a abordé deux sujets qui m'intéressent également, mais je me demande si je dois déduire de ce que le ministre a dit qu'il estime qu'une barrière psychologique non négligeable arrêtera le cinglé qui pense qu'il serait peut-être amusant d'attaquer un avion à main armée par opposition à l'agitateur convaincu qui se lancera dans l'entreprise avec un plan préparé. C'est bien ce que le ministre veut dire?

**M. Marchand (Langelier):** Il y a un facteur de dissuasion. Pour en revenir à ce qu'a dit M. Peters il y a quelques instants, évidemment, il serait impossible de rédiger un règlement qui stipule: les coupe-papier ne sont pas acceptés à bord. Les personnes examinées devront résoudre un certain problème d'ajustement. Comme vous le savez, il est très facile de détruire un appareil, mais ces gens-là ne veulent pas détruire l'avion. S'ils le désirent vraiment, je pense qu'il n'existe pratiquement pas de façon de les en empêcher. Mais s'ils veulent s'en servir pour faire du chantage, c'est ce que nous essayons d'empêcher. Je sais bien que dans le 747, en première classe, dans la pièce du haut, si je me trouve seul, je peux bien sûr briser le sacré hublot et que l'avion s'écrasera si c'est ce que je veux. Mais si je veux m'en servir pour faire chanter un gouvernement ou un individu, pour obtenir de l'argent, eh bien, s'il existe des mesures de protection, cela peut constituer un facteur de dissuasion non négligeable.

**M. Ellis:** Très bien, parfait. Pour aller plus loin, j'ai été très surpris l'autre jour lorsque nous avons posé des questions aux gérants d'aéroports, et le ministre a mentionné que je n'avais pas réellement reçu de réponse lorsque j'avais demandé qui dirigerait toute cette opération. Si je me souviens bien, il y a une entreprise, la *Metropolitan Security* qui se charge d'une partie du travail, des commissaires et d'autres compagnies qui participent également, leur nom m'échappe, et de toute évidence ils ont été recrutés n'importe où sans la moindre formation. Dois-je conclure des propos du ministre qu'à l'avenir, du moins dans les centres les plus importants, la sécurité sera confiée à des groupes spécialement formés de la Gendarmerie royale du Canada?

**M. Marchand (Langelier):** Je crois que c'est ce que l'on a l'intention de faire. Pour l'instant, nous avons demandé à chacune des compagnies aériennes de se charger de cette sécurité. Les compagnies les plus importantes l'ont fait, mais parmi les moins importantes certaines ne s'en sont pas donné la peine ou n'ont pas pu se le permettre. Je crois que dans les aéroports internationaux et les principaux

[Text]

**Mr. Ellis:** The outshoot of that then, Mr. Chairman, is the cost. Is it then anticipated—and I do not get either of these answers out of the bill—that cost will be borne by MOT?

**Mr. Marchand (Langelier):** This is one of the problems that is going to be discussed when we are discussing the regulations.

**Mr. Ellis:** Would you like to imply . . .

**Mr. Marchand (Langelier):** I cannot imply because I do not know what the Cabinet is going to decide.

**Mr. Ellis:** But you do think they will be Royal Canadian Mounted Police trained?

**Mr. Marchand (Langelier):** Pardon me? The government pays for the training of the Royal Canadian Mounted Police.

**Mr. Ellis:** Yes, but you think that they will be Royal Canadian Mounted Police at least in the major airports?

**Mr. Marchand (Langelier):** This is a matter of administration. I do not know if you have all the answers on this Mr. McLeish. If you have them, I have no objection to your giving the answer. Personally, I do not know.

**Mr. Ellis:** You see my point, Mr. Minister. Obviously if you are going to use the Royal Canadian Mounted Police in the major airports I do not think, personally, that the Royal Canadian Mounted Police should be paid by any one other than the Canadian government. Then if this is the case in the major airports and we turn to the smaller airports in which I am particularly interested, and in which I know Mr. Howard is interested, where do the funds come from for those airports? I do not get this out of the legislation.

• 1225

**Mr. Marchand:** No, no. And I think it is impossible to get it out of the legislation.

**Mr. McLeish:** I believe, Mr. Minister and Mr. Chairman, I can clarify this point.

At the major airports we expect that there will be a mixture of trained security forces working under the control of the RCMP special force that is being trained now, and that the numbers involved would be far too great to enable us to have the RCMP doing all the searches. But the special security force will in fact be responsible for the training of the security agencies who will be employed in that role and will be under the surveillance at all times of the RCMP special constables.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, I am almost out of time but I have two more questions, if I may. Both of these I think Mr. McLeish might have answered the other day when we had the airport directors in front of us.

[Interpretation]

aéroports nationaux cela devrait relever d'un organisme du gouvernement fédéral.

**M. Ellis:** Le grand problème, par conséquent, monsieur le président, c'est le coût. S'attend-on,—et cela figure nulle part dans le projet de loi,—à ce que les coûts soient défrayés par le ministère des Transports?

**M. Marchand (Langelier):** C'est l'un des problèmes dont nous discuterons lorsque nous discuterons des règlements.

**M. Ellis:** Voulez-vous dire . . .

**M. Marchand (Langelier):** Je ne peux rien dire parce que je ne sais pas ce que décidera le Cabinet.

**M. Ellis:** Mais pensez-vous qu'il s'agira d'éléments de la Gendarmerie royale du Canada spécialement formés?

**M. Marchand (Langelier):** Je vous demande pardon? Le gouvernement se charge des frais de formation de la Gendarmerie royale du Canada.

**M. Ellis:** Oui, mais pensez-vous que des membres de la Gendarmerie royale du Canada seront assignés, du moins dans les aéroports les plus importants?

**M. Marchand (Langelier):** C'est une question d'ordre administratif. Monsieur McLeish, je ne sais pas si vous êtes au courant. Si vous l'êtes, je ne m'oppose pas à ce que vous répondiez. Pour ma part, je ne le sais pas.

**M. Ellis:** Vous me comprenez, monsieur le ministre. De toute évidence, si vous faites appel aux services de la Gendarmerie royale du Canada dans les aéroports principaux, pour ma part, je ne pense pas que quiconque puisse payer la Gendarmerie royale du Canada sinon le gouvernement canadien. Par conséquent, si c'est la situation dans les aéroports principaux qu'en est-il des aéroports secondaires auxquels je m'intéresse particulièrement, et M. Howard également je le sais, qui se chargera des frais de sécurité de ces aéroports? Je ne trouve cela nulle part dans la loi.

**M. Marchand (Langelier):** Non, non. Et je pense qu'il est impossible de l'éliminer du projet de loi.

**M. McLeish:** Monsieur le ministre et monsieur le président, je crois pouvoir vous apporter des éclaircissements.

Dans les aéroports principaux, nous pensons composer des équipes à la fois de personnel de sécurité ayant reçu une formation spéciale et travaillant sous le contrôle du contingent spécial de la gendarmerie royale que nous allons maintenant former; un nombre beaucoup trop important de personnes est nécessaire pour que nous puissions confier à la Gendarmerie royale seule toutes les fouilles. Mais les unités spéciales de sécurité seront en fait responsables de la formation d'organismes de sécurité qui joueront ce rôle sous le contrôle permanent de constables spéciaux de la Gendarmerie royale.

**M. Ellis:** Monsieur le président, mon temps est presque écoulé mais il me reste deux questions à poser, si vous le permettez. A ces deux questions, M. McLeish aurait peut-être pu répondre l'autre jour lorsque nous avons reçu les directeurs des aéroports.



[Texte]

**The Chairman:** Make them quick.

**Mr. Ellis:** I will make them brief.

First of all, the equipment that is being used for surveillance. I have gone through different airports and been faced with different equipment. Is there to be some uniformity, and who is going to pay for that equipment? If I can have the second part of that question, Mr. Chairman, that will be the end.

**Mr. Marchand:** Right now there is no uniformity because each airline is organizing the security. In the future it will depend on the regulations, whether we are going to impose some particular type of device.

**Mr. McLeish:** There have been a small number of devices purchased by the airlines, but the majority have been purchased by the Ministry of Transport. There are various types...

**Mr. Ellis:** The equipment there now belongs to the MOT, then?

**Mr. McLeish:** A great deal of it does, yes. It is being evaluated under various circumstances. In consultation with the RCMP and with the air carriers, we are very close to deciding which equipment we would like to use for the ongoing surveillance.

**Mr. Ellis:** The other half of that question is, then, is there something along these lines to be used for that baggage that is not hand baggage? This is something we got into the other day and I sensed that Mr. McLeish wanted to answer while he was sitting on the sidelines but he was not given an opportunity.

The big majority of baggage goes on an aircraft and does not go through as hand baggage. Yet I can get that baggage if I am changing planes in Toronto or Montreal. I can get that baggage, I am beyond the security and the baggage is there. If I want to get it I can. Is there anything being done to ensure that that baggage is checked?

**Mr. McLeish:** That is a very difficult question to discuss because of the desire to maintain the methodology restricted to those who need to know. I can only say to you that there are pieces of equipment such as X-ray equipment that are being experimented with. There are procedures that we have been developing with the carriers with respect to the checked baggage to ensure—and I think this is the important point—to ensure that the checked baggage will not present a hazard to the aircraft in which it is carried. The reason I mention it this way is that there was discussion about what use might be made to transport certain devices from one country to another, and we are not able to handle this question. Our concern is hazards to the aircraft.

**Mr. McRae:** On a point of order, Mr. Chairman, it is now 12.29. Are we going to be able to get a vote in this session? If so, I would suggest that the question be put immediately before we lose the quorum.

**The Chairman:** I have on my list Mr. Thomas—I might add Mr. Ellis is through. He actually went two minutes overtime.

[Interprétation]

**Le président:** Faites vite.

**M. Ellis:** Je serai bref.

En premier lieu, le matériel utilisé. J'ai constaté que dans différents aéroports le matériel n'était pas le même. A-t-on l'intention de ménager une certaine uniformité et qui paiera ces appareils? Si vous me permettez de poser la seconde question, monsieur le président, ce sera tout.

**M. Marchand (Langelier):** Pour l'instant, il n'y a pas d'uniformité parce que ce sont les différentes compagnies aériennes qui organisent la sécurité. A l'avenir cela dépendra des règlements, ce sont eux qui décideront si il convient d'imposer un appareil en particulier.

**M. McLeish:** Les compagnies aériennes ont acheté un petit nombre d'appareils mais dans la majorité des cas, ces appareils ont été achetés par le ministère des Transports. Il y en a de plusieurs types...

**M. Ellis:** Ce matériel appartient donc au ministère des Transports?

**M. McLeish:** En grande partie, oui. On fait une évaluation selon les circonstances. En consultation avec la Gendarmerie Royale et avec les compagnies aériennes, nous sommes sur le point de décider du genre de matériel qui conviendrait le mieux pour une surveillance permanente.

**M. Ellis:** Une dernière question, a-t-on prévu d'utiliser des appareils pour les bagages autres que les bagages à main? Nous en avons parlé l'autre jour et j'ai eu l'impression que M. McLeish avait envie de répondre mais on ne lui en a pas donné l'occasion.

La grande majorité des bagages est dirigée directement sur l'avion et ne passe pas par le contrôle des bagages à main. Et pourtant, je peux récupérer mes bagages si je change d'avion à Toronto ou à Montréal. Je peux les récupérer, une fois passé les barrières de sécurité. Si je le désire, c'est possible. Est-ce que l'on fait quelque chose pour s'assurer que ces bagages sont vérifiés?

**M. McLeish:** Il est très difficile de répondre à cette question à cause du désir de ne révéler ces renseignements qu'aux personnes qui ont besoin de les connaître. Je peux simplement vous dire qu'il existe des appareils, comme des appareils à rayon X avec lesquels on fait actuellement des expériences. Les transporteurs ont mis au point des méthodes pour s'assurer, et je pense que c'est ce qui est important, que les bagages enregistrés ne constitueront pas une menace pour l'appareil qui les transporte. Si je vous dis cela de cette façon c'est parce qu'on a discuté récemment de la meilleure manière de transporter certains appareils d'un pays à un autre et nous ne sommes pas qualifiés pour discuter de cette question. Ce qui nous concerne, ce sont les dangers éventuels pour l'avion.

**M. McRae:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement, il est maintenant 12 h 29. Allons-nous pouvoir voter avant la fin de la séance? Si c'est le cas, je pense que nous devrions passer au vote immédiatement avant que nous n'ayons perdu le quorum.

**Le président:** J'ai encore le nom de M. Thomas sur ma liste, j'ajoute que M. Ellis a terminé, en fait il a dépassé son temps de deux minutes.

[Text]

Mr. Thomas, Mr. Forrestall, Mr. Guay, Mr. Kuntz on the first round. On the second round, Mr. Howard and Mr. Mazankowski. But depending on what time we adjourn...

**Mr. McRae:** I would hope that we could have a vote in this particular session.

**The Chairman:** The Chair was of that opinion quite a while ago, but it seems the more questioning, the more names came my way.

• 1230

While we have this break, I might add that in talking it over with the Clerk, it seems that the committee rooms are pretty well occupied this evening, and our next meeting scheduled, and which we have a room for, is 9.30 a.m. Tuesday, June 26. The Chair is agreeable to be here Tuesday morning at 9.30 a.m. Is the committee agreeable?

**An hon. Member:** Mr. Chairman, I wonder if we might have a steering committee meeting before then.

**The Chairman:** I do not know when.

**Mr. Forrestall:** On that point of order.

**The Chairman:** Mr. Forrestall on a point of order.

**Mr. Forrestall:** With respect to Tuesday, I had understood, perhaps this is something that the Chairman or the Clerk of the committee could determine, that the majority of committees will not sit on Tuesday because of the Queen's arrival in Toronto and the required presence of many members.

**The Chairman:** I heard nothing about that.

**An hon. Member:** I have heard that.

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, what would we have to sit on; we only have reference on this particular bill.

**The Chairman:** That is right.

**Mr. McRae:** It seems to me that we should be able to move this bill through committee today, clause by clause.

**The Chairman:** Depending on how long we sit now, Mr. McRae, because we have no room scheduled for this afternoon nor this evening.

**Mr. McRae:** I would be willing to sit here until the bill is through, but I think we certainly should not sit beyond 1 p.m.

**Mr. Howard:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. Howard.

**Mr. Howard:** I wonder if I could deal with a couple of items. Mr. McLeish the other day made reference to ICAO, that is the international organization, and some resolutions that had been passed there and decision in ICAO about—let me read what he said. It is only a word or two:

**MR. McLEISH:** ICAO's deliberations in 1970, whereby resolutions were introduced and accepted by most states including Canada to adopt security procedures, were made relevant to all aircraft over 12,500 pounds.

[Interpretation]

M. Thomas, M. Forrestall, M. Guay, M. Kuntz pour le premier tour. Pour le second, M. Howard et M. Mazankowski. Mais selon l'heure à laquelle nous décidons de lever la séance...

**M. McRae:** J'espère que nous pourrions voter avant la fin de cette séance-ci.

**Le président:** C'est ce que je pensais également tout à l'heure mais il semble que plus l'on pose de questions plus les noms s'accumulent sur ma liste.

Pendant ce court intervalle, j'en ai discuté avec le greffier qui me dit que les pièces réservées aux comités sont toutes occupées ce soir et que notre prochaine réunion est prévue pour le mardi 26 juin à 09 h 30. Le président est d'accord pour cette date, est-ce que les membres du Comité le sont?

**Une voix:** Monsieur le président, aurons-nous une réunion du comité de direction avant cela?

**Le président:** Je ne sais pas.

**M. Forrestall:** J'invoque le Règlement.

**Le président:** M. Forrestall invoque le Règlement.

**M. Forrestall:** Au sujet de mardi, j'avais compris et peut-être que le président ou le greffier peuvent me répondre que la majorité des comités ne siègeraient pas mardi à cause de l'arrivée de la Reine à Toronto, arrivée à laquelle beaucoup de députés doivent assister. On en a déjà parlé à d'autres comités aujourd'hui et il semble y avoir un accord unanime.

**Le président:** Je ne savais pas.

**Une voix:** J'ai entendu dire cela également.

**M. McRae:** Monsieur le président, qu'allons-nous discuter, nous n'avons que ce bill, n'est-ce pas?

**Le président:** C'est cela.

**M. McRae:** Il me semble que nous devrions accepter ce bill en comité aujourd'hui, et l'étudier article par article.

**Le président:** Cela dépend de la longueur des séances, monsieur McRae, car nous n'avons pas de pièce réservée pour cet après-midi et pour ce soir.

**M. McRae:** Je serais d'accord pour siéger ici jusqu'à ce que le bill soit accepté, mais il ne faudrait pas dépasser 13 h 00.

**M. Howard:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Monsieur Howard.

**M. Howard:** Pourrais-je aborder plusieurs sujets. Monsieur McLeish a mentionné l'autre jour l'OACI, organisme international, les résolutions qu'il a adoptées et sa décision. J'aimerais vous en lire un extrait. Il ne s'agit que de quelques mots.

**M. McLeish:** L'OACI a adopté en 1970 des résolutions qui ont été acceptées par la plupart des États, et les procédés de sécurité adoptés en vertu de ces résolutions s'appliquaient à tous les appareils pesant plus de 12,500 livres.



[Texte]

**The Chairman:** This is not a point of order, Mr. Howard.

**Mr. Howard:** It is on the point of order as to whether or not we vote on this . . .

**The Chairman:** Oh, I see.

**Mr. Howard:** . . . particular thing today because I would like to have a look at what ICAO did. That is why I was waiting for the second chance around. That may give us some guidelines. I wonder if they could be made available.

The other thing that I would like to raise on a point of order is that I think it is more important than ever to get some indication for argument's sake from our own state-owned, publicly-owned aircraft company, Air Canada, as to what this means to it in terms of costs. Air Canada is the only group that has that specific information. We tried to get it out of the Air Transport Association, and all they were able to do was file a letter giving an estimate based upon a certain number of passengers in a total sense as to what the cost factor would be.

Those are two items that I, for one, would like to have a look at. That covers and deals with the question of whether or not we are going to be able to vote on this today.

**The Chairman:** Mr. Stewart.

**Mr. Stewart (Cochrane):** Mr. Chairman, it is clear that we cannot finish today. I therefore move that we adjourn.

**The Chairman:** There is a motion before the committee to adjourn; it is not debatable. The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

**Le président:** Il ne s'agit pas d'un appel au Règlement, monsieur Howard.

**M. Howard:** J'invoque le Règlement pour savoir si oui ou non nous votons . . .

**Le président:** Oh, je vois.

**M. Howard:** . . . sur ce point précis aujourd'hui parce que j'aimerais bien voir ce qu'a fait l'OACI. C'est pourquoi j'attends la deuxième occasion. On pourrait ainsi avoir des principes directeurs. Peut-être nous les fera-t-on connaître.

J'aimerais également ajouter sur le même sujet qu'à mon avis il est plus important que jamais d'obtenir des renseignements de notre propre société d'aviation, celle qui appartient au public, Air Canada, pour déterminer ce que cela peut coûter. Air Canada est probablement le seul groupe qui puisse nous fournir des renseignements précis. Nous avons tenté de les obtenir de l'Association canadienne des transports aériens, tout ce que nous avons reçu c'est une lettre nous donnant une estimation fondée sur un certain nombre de passagers et de façon globale que serait le coût prévu.

Ce sont là les deux points que j'aimerais étudier. Mais ils se rapportent à la question de savoir si oui ou non nous pouvons voter aujourd'hui.

**Le président:** Monsieur Stewart.

**M. Stewart (Cochrane):** Monsieur le président, il est évident que nous ne pouvons pas terminer aujourd'hui. Par conséquent, je propose qu'on lève la séance.

**Le président:** Une motion propose qu'on lève la séance; elle ne peut faire l'objet de discussion, par conséquent la séance est levée jusqu'à nouvel ordre.





HOUSE OF COMMONS

Issue No. 15

Thursday, June 28, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 15

Le jeudi 28 juin 1973

Président: M. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

### RESPECTING:

Bill C-128, An Act to amend the  
Aeronautics Act

### CONCERNANT:

Bill C-128, Loi modifiant la Loi  
sur l'aéronautique

### APPEARING:

The Honourable Jean Marchand,  
Minister of Transport

### COMPARAÎT:

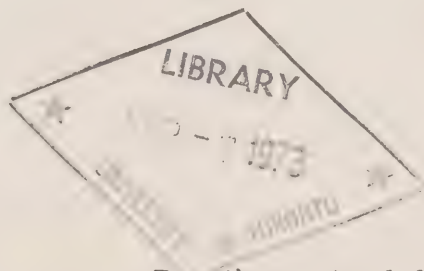
L'honorable Jean Marchand,  
Ministre des Transports

### WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

### TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

|            |          |
|------------|----------|
| Dupras     | Godin    |
| Ellis      | Howard   |
| Ethier     | Kuntz    |
| Forrestall | Lessard  |
| Gendron    | Loiselle |

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

|   |                  |
|---|------------------|
| Mazankowski                             | Peters           |
| Mitges                                  | Poulin           |
| Munro ( <i>Esquimalt-<br/>Saanich</i> ) | Railton          |
|   | Schumacher—(19). |

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Thursday, June 21, 1973:

Mr. Peters replaced Mr. Benjamin.

On Thursday, June 28, 1973:

Mr. Ethier replaced Mr. Campbell;

Mr. Munro (*Esquimalt-Saanich*) replaced  
Mr. McKenzie;

Mr. Schumacher replaced Mr. Thomas  
(*Moncton*);

Mr. Blais replaced Mr. Guay (*St. Boniface*);

Mr. Dupras replaced Mr. Stewart (*Cochrane*);

Mr. Gendron replaced Mr. Poulin;

Mr. Poulin replaced Mr. Blais.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 21 juin 1973:

M. Peters remplace M. Benjamin.

Le jeudi 28 juin 1973:

M. Ethier remplace M. Campbell;

M. Munro (*Esquimalt-Saanich*) remplace  
M. McKenzie;

M. Schumacher remplace M. Thomas  
(*Moncton*);

M. Blais remplace M. Guay (*Saint-Boniface*);

M. Dupras remplace M. Stewart (*Cochrane*);

M. Gendron remplace M. Poulin;

M. Poulin remplace M. Blais.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 28, 1973  
(20)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Blais, Dupras, Ellis, Ethier, Forrestall, Gendron, Horner (*Crowfoot*), Howard, Kuntz, Lessard, Loiselle, Mazankowski, McRae, Mitges, Munro (*Esquimalt-Saanich*), Peters, Poulin, Railton and Schumacher.

*Other Member present:* Mr. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*).

*Appearing:* The Honourable Jean Marchand, Minister of Transport.

The Committee resumed consideration of Bill C-128, An Act to amend the Aeronautics Act.

On Clause 1—

The Minister answered questions.

Mr. Howard moved,—That any draft of regulations for use or for consideration for use under this Bill be tabled with this Committee.

And debate arising regarding the procedural acceptability of the said proposed motion, the Chairman ruled it in order on the basis of Standing Order 65(8).

From this ruling Mr. Poulin appealed to the Committee.

The question being put by the Chairman: Shall the ruling of the Chair be sustained? it was agreed to on the following division: YEAS—8; NAYS—5.

And debate arising on the motion of Mr. Howard,—That any draft of regulations for use or for consideration for use under this Bill be tabled with this Committee;

Agreed,—That the following documents be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence: APPENDIX A TO RESOLUTION A17-10 and APPENDIX B TO RESOLUTION A17-10—RESOLUTIONS ADOPTED BY THE ASSEMBLY AND INDEX TO DOCUMENTATION—ASSEMBLY—SEVENTEENTH SESSION (Extraordinary)—Montréal, 16-30 June 1970—Issued by authority of the Secretary General—INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. (See Appendix "D")

At 5:24 o'clock p.m., on motion of Mr. Peters, the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 28 JUIN 1973  
(20)

[Traduction]

Le comité permanent des transports et des communications se réunit à 15h.40 aujourd'hui. Le président, M. Horner (*Crowfoot*), occupe le fauteuil.

*Membres du comité présents:* MM. Blais, Dupras, Ellis, Ethier, Forrestall, Gendron, Horner (*Crowfoot*), Howard, Kuntz, Lessard, Loiselle, Mazankowski, McRae, Mitges, Munro (*Esquimalt-Saanich*), Peters, Poulin, Railton et Schumacher.

*Autre député présent:* M. Beatty (*Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo*).

*Comparait:* L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

Le comité reprend l'étude du Bill C-128, loi modifiant la loi sur l'aéronautique.

Le ministre répond aux questions qui lui sont posées relativement à l'article 1.

M. Howard propose,—Que tout projet de règlement destiné à être utilisé ou à être étudié en vue d'être utilisé aux termes du présent bill soit déposé sur le bureau du Comité.

Un débat s'élève concernant l'acceptabilité de ladite proposition sur le plan de la procédure; le président décide qu'elle est acceptable en vertu de l'article 65(8) du Règlement.

M. Poulin en appelle au comité de cette décision.

Le président met aux voix la question suivante: la décision de la présidence doit-elle être maintenue? Elle est maintenue par 8 votes affirmatifs, contre 5 votes négatifs.

Une discussion a lieu concernant la motion de M. Howard,—Que tout projet de règlement destiné à être utilisé ou à être étudié en vue d'être utilisé aux termes du présent bill soit déposé sur le bureau du Comité;

Il est convenu,—Que les documents suivants seront imprimés comme appendices aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui; APPENDICE «A» À LA RÉSOLUTION A17-10 et APPENDICE «B» À LA RÉSOLUTION A17-10—RÉSOLUTIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE ET INDEX DE LA DOCUMENTATION—ASSEMBLÉE—DIX-SEPTIÈME SÉANCE (Extraordinaire)—Montréal; 16-30 juin 1970—Publié sous l'autorité du Secrétaire général—ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (Voir appendice «D»).

À 17h.24, à la suite d'une motion présentée par M. Peters, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité  
Fernand Despatie,  
Clerk of the Committee.

**EVIDENCE***(Recorded by Electronic Apparatus)*

Thursday, June 28, 1973.

● 1543

*[Text]***The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum.

We have the Minister here. We are dealing with Clause 1 of Bill C-128, an Act to amend the Aeronautics Act.

Shall Clause 1 carry?

**Some hon. Members:** No.**The Chairman:** Mr. Howard.

**Mr. Howard:** Mr. Chairman, at the conclusion of the meeting the other day—the only way I could get it in was by a point of order as to whether or not we were going to vote at that time—I raised the question about Mr. McLeish having indicated in an earlier meeting that the international organization he referred to briefly as ICAO, had passed at one of its meetings a number of resolutions. It had made some conclusions about regulations that might be put into effect for security screening measures for the purpose that we are discussing here.

Could we see what it was that ICAO did, and proposed, and suggested? Even though the department and the government will not tell us what they propose specifically at this stage, maybe we can find out what this international organization concluded. Could we have those?

**Hon. Jean Marchand (Minister of Transport):** We may ask for them. Mr. McLeish does not have the regulations with him, but we shall try to have someone bring them here.

● 1545

**The Chairman:** Perhaps you could go ahead with another question, Mr. Howard.

**Mr. Howard:** Is some consultation taking place on whether or not they are available?

**Mr. Marchand (Langelier):** We will have them brought out by taxi.

**Mr. Howard:** Well, I really did not want you to spend the money on a taxi.

**Mr. Marchand (Langelier):** If it is important to you, we will do that.

**Mr. Howard:** I raised this at the conclusion of the last meeting so that, if it was possible to get them, you would have been able to bring them with you and not have to send for them by taxi. That is why I raised it initially. Eventually they will get here.

I would also, Mr. Chairman, apropos the regulations, as I think we have the authority to ask for papers to be presented, propose that we in fact formally take the decision to ask that any draft of regulations prepared for use under this bill or for consideration for use under the

**TÉMOIGNAGES***(Enregistrement électronique)*

Le jeudi 28 juin 1973

*[Interpretation]***Le président:** Messieurs, nous avons le quorum.

Le Ministre est parmi nous. Nous en sommes à l'étude de l'article 1 du Bill C-128, Loi modifiant la Loi sur l'Aéronautique.

L'article 1 est-il adopté?

**Des voix:** Non.**Le président:** Monsieur Howard.

**M. Howard:** Monsieur le président, à l'issue de notre dernière réunion—et je n'avais alors pu faire trancher la question de la mise aux voix que par un rappel au règlement—j'avais invoqué le fait que M. McLeish nous avait mentionné, au cours d'une réunion précédente, que l'organisation internationale dont le sigle est OACI avait adopté à l'une de ses réunions un certain nombre de résolutions. Elle a en outre adopté certaines conclusions concernant les règlements qui pourraient être appliqués pour assurer justement les mesures de sécurité et de prévention dont nous parlons ici.

Pourrions-nous avoir connaissance des propositions, des suggestions et des conclusions de l'OACI? Même si le ministère et le gouvernement ne nous disent pas maintenant quelles sont leurs propositions, nous pourrions peut-être savoir quelles sont les conclusions qui ont été tirées par cette organisation internationale. Est-ce possible?

**L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports):** Nous pourrions le demander. M. McLeish n'a pas apporté ces règlements mais nous allons essayer de nous les faire apporter ici.

**Le président:** Vous pourriez peut-être poursuivre par une autre question, monsieur Howard.

**M. Howard:** Ces règlements sont-ils disponibles? En discute-t-on?

**M. Marchand (Langelier):** Nous allons nous les faire apporter par taxi.

**M. Howard:** Je ne voulais nullement vous faire dépenser de l'argent pour cela.

**M. Marchand (Langelier):** Si c'est important pour vous, qu'à cela ne tienne.

**M. Howard:** J'avais évoqué la question à l'issue de notre dernière réunion afin de vous permettre, si la chose était possible, de les apporter aujourd'hui et donc de vous éviter de vous les faire apporter par taxi. Voilà pourquoi j'avais évoqué cette question à ce moment. De toute manière, nous finirons par avoir ces documents.

Pour ce qui est des règlements, monsieur le président, j'aimerais également proposer, puisque je puis présenter une motion portant présentation de documents, que nous décidions officiellement de demander que tout projet de règlement dont l'utilisation est décidée ou envisagée en



[Texte]

bill be tabled with the Committee. I would like to move that as a motion.

**The Chairman:** Have you written it out?

**Mr. Howard:** Yes.

**The Chairman:** After consultation with the Clerk, I have reached the decision that probably the motion is in order and if anyone wants to speak to it they can do so now. Or, if you like, I will read the motion. It states that any draft of regulations for use or for consideration for use under this bill be tabled with this Committee.

**An hon. Member:** Forthwith.

**Mr. Marchand (Langelier):** May I?

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Minister.

**Mr. Marchand (Langelier):** I think it is much more a matter of principle than the part of the regulations you are interested in. There is no doubt that if this is adopted, and the Chairman has decided that it is in order, it would mean that at any one moment we might ask a civil servant to make a first draft of something that we are going to study inside the department. That means that you could order a first draft even though many people might disagree in the course of the study, and the government itself might never have taken a position on that. That means debate could take place on something that would be worthless, for all practical purposes.

This is a matter of principle. This is why I was opposed to producing the documents which we have on this—because I am not sure at all that it would be approved by the Cabinet. It might be that the Cabinet will turn down some of the clauses on the basis of human rights. But if you have it here and spend half a day discussing it, without knowing what the decision of the government will be, I really do not see the purpose of such an operation.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, I would like to have a copy of the motion, if I may.

**The Chairman:** That is the only copy I have. Did you want to speak on a point of order?

**Mr. Poulin:** Yes, I did, Mr. Chairman. If I may have a moment though to read the motion and to write it down.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. McRae.

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, while this is going on I wonder about the motion's being in order and I would like to ask the Minister about the normal pattern of regulations. Are these not before another committee dealing with regulations?

**Mr. Marchand (Langelier):** The Cabinet committee, not the Committee of the House.

**Mr. McRae:** Not the Committee of the House, no.

[Interprétation]

rapport avec le projet de loi soit déposé devant le Comité. J'aimerais que ceci revête la forme d'une motion.

**Le président:** En avez-vous le texte?

**M. Howard:** Oui.

**Le président:** Après avoir consulté le greffier, je conclus que la motion est probablement recevable et si quelqu'un veut prendre la parole à ce sujet il peut le faire maintenant. Si vous préférez, je vais vous lire la motion. Le texte en est le suivant: Que tout projet de règlement dont l'utilisation est prévue ou envisagée en rapport avec le projet de loi soit déposé devant le Comité.

**Une voix:** Sur le champ.

**M. Marchand (Langelier):** Puis-je?

**Le président:** Allez-y, monsieur le ministre.

**M. Marchand (Langelier):** Je crois qu'il s'agit ici davantage d'une question de principe que d'une question ayant trait directement au règlement qui vous intéresse. Il ne fait aucun doute que, si cette motion vient à être adoptée, et le président a d'ailleurs déclaré qu'elle était recevable, cela signifierait que nous pourrions demander n'importe quand à un fonctionnaire de faire un avant-projet de quelque chose que nous allons étudier au sein du ministère. Cela signifie que vous pourriez demander le dépôt d'un avant-projet même si l'unanimité n'est pas encore faite à son sujet et si le gouvernement lui-même n'a pas encore pris position. Cela signifie qu'on pourrait discuter le document sans aucune valeur dans la pratique.

C'est une question de principe. Voilà pourquoi je n'étais pas d'accord pour présenter les documents dont nous disposons pour l'instant car je ne suis nullement certain qu'ils soient approuvés par le Cabinet. Il se peut que certains des articles soient refusés par celui-ci parce qu'ils s'opposeraient aux droits de l'homme. Mais si le document en question vous est soumis et si vous passez une demi-journée à en discuter sans savoir qu'elle sera la décision du gouvernement à cet égard, je ne vois pas vraiment à quoi cela vous avance.

**M. Poulin:** Monsieur le président, pourrais-je avoir une copie de la motion?

**Le président:** C'est la seule dont je dispose. Voulez-vous invoquer le Règlement?

**M. Poulin:** Oui, monsieur le président. J'aimerais auparavant lire la motion et la recopier.

**Le président:** Allez-y, monsieur McRae.

**M. McRae:** Monsieur le président, sur ces entrefaites, je me demande si la motion est recevable et j'aimerais demander au ministre comment on procède habituellement pour les règlements. Ne sont-ils pas soumis devant un autre comité qui s'occupe essentiellement des règlements?

**M. Marchand (Langelier):** Le comité du Cabinet, mais non pas un comité de la Chambre.

**M. McRae:** Oui bien sûr.

[Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** But I think that once the regulations are adopted, then this Committee can ask us to produce the regulations, discuss them, and give their opinion on them, because at that moment these would be the regulations, and you may oppose certain dispositions.

**Mr. McRae:** The normal sequence would be to pass the bill first, would it not?

**Mr. Marchand (Langelier):** Of course. We do not even have the authority right now to make regulations because the authority will come from this very bill.

• 1550

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, on a point of order. There are quite a number of bills passed with regulations in them as an appendix and they cannot be changed unless the bill is re-drafted. So there are several methods in which you can have regulations; they can be either attached to the bill or passed after the bill is passed. There are some bills that do have the regulations attached as a schedule.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes. You may proceed that way. That means that the regulations cannot be changed without the approval of the House if they are integrated in the bill. This is not the case here. There is an obvious reason why we do not tie them to the bill. This is something new we are trying. We are not sure that the measures we are taking are really as efficient as we think. Maybe we will have to change them in a couple of months because they are not working for this or that reason. If it is in the law it will be very difficult to bring that back before the House and have it changed. We do not have much experience in that field. Hijacking is something new.

**Mr. Howard:** On that point of order, Mr. Chairman, there seems to be a misunderstanding in the Minister's mind. It is not my proposal that we put what are contemplated as regulations in the bill.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, I understand that.

**Mr. Howard:** But it is done in some cases. I am not suggesting it here.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, no.

**Mr. Howard:** I am just suggesting that we have them.

**Mr. Marchand (Langelier):** I was just answering why we did not, in that particular case, link them to the law.

**The Chairman:** Are you ready for the question? I am sorry Mr. Poulin.

**Mr. Poulin:** This is just a question as to whether or not this motion can be received by you, Mr. Chairman. It is not on the substance of the motion at all. It is just on the question of whether it can be received by you. That is why I asked for the motion itself. It talks about any draft regulations for use or for consideration for use

[Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** Mais je pense que dès qu'un règlement est adopté, le Comité peut nous demander de le lui soumettre pour qu'il en discute, donne son avis car à ce moment-là seulement le règlement en est véritablement un et vous pouvez vous opposer à certaines de ses dispositions.

**M. McRae:** Mais normalement on commence par adopter le projet de loi, n'est-ce pas?

**M. Marchand (Langelier):** Bien sûr. Pour l'instant, nous n'avons même pas le pouvoir d'établir des règlements car c'est le bill lui-même qui nous le confèrera.

**M. Peters:** Monsieur le président, j'invoque le règlement. Bon nombre de règlements sont adoptés et comportent en annexe les règlements connexes qui ne peuvent être modifiés sans que le projet de loi ne soit révisé. Les règlements peuvent donc être établis par diverses méthodes. Ils peuvent soit être annexés au projet de loi, soit ajoutés après que celui-ci soit adopté. Certains bills comportent en annexe les règlements.

**M. Marchand (Langelier):** C'est exact. On peut agir ainsi. Cela signifie que les règlements ne peuvent être modifiés sans l'approbation de la Chambre, lorsqu'ils sont partie intégrante du projet de loi. Ce n'est pas le cas ici. Nous ne l'avons pas fait pour une excellente raison. Il s'agit d'un domaine entièrement nouveau. Nous ne savons pas du tout si les mesures que nous prenons seront vraiment aussi efficaces que nous le pensons. Il se peut que dans un ou deux mois nous devions changer complètement les règlements car ils ne sont pas applicables pour l'une ou l'autre raison. Si les règlements font partie de la loi, il est très difficile de soumettre à nouveau celle-ci à la Chambre pour la faire modifier. Nous n'avons guère d'expérience dans ce domaine. La piraterie aérienne est un phénomène récent.

**M. Howard:** A propos du même rappel au règlement, monsieur le président, le ministre ne semble pas bien comprendre ce que je voulais dire. Je ne propose nullement l'inclusion dans le projet de loi de règlements envisagés.

**M. Marchand (Langelier):** Je le comprends fort bien.

**M. Howard:** Mais c'est ce qu'on fait dans certains cas. Ce n'est cependant pas ce que je propose.

**M. Marchand (Langelier):** Certainement.

**M. Howard:** Je voulais simplement que nous puissions les examiner.

**M. Marchand (Langelier):** Je voulais simplement répondre que dans le cas qui nous occupe, nous ne les avons pas rattachés à la loi.

**Le président:** Êtes-vous prêts à mettre la motion aux voix? Excusez-moi. Monsieur Poulin.

**M. Poulin:** J'aimerais simplement savoir si cette motion est recevable, monsieur le président. Le fond de la motion n'est nullement en cause, mais je voulais simplement savoir si elle est recevable. Voilà pourquoi j'ai posé la question. La motion mentionne les projets de règlements dont l'utilisation est prévue ou envisagée en rapport avec



[Texte]

under this bill. We are talking about a draft... I am sorry, Mr. Chairman, do you want me to speak to this point?

**The Chairman:** Yes, yes. Go ahead. That is all right.

**Mr. Poulin:** We are talking about a draft and a draft is just what it means. It is nothing that anyone is bound to. It is not regulations that the Minister or the Governor in Council would have to follow. Therefore I would suggest very respectfully to you, Mr. Chairman, that it cannot be received. It is not in order. We are supposed to be considering substantive law, not things that are in draft form or things that may never come before us. We have before us now a bill. Amendments can be brought forward to this Committee but certainly not draft, of a regulation which may never come into final existence. I think the motion is clearly not in order.

**The Chairman:** The Committee has the power, as I understand committees, to send for persons and papers concerning whatever subject matter they are studying. We are studying this bill. Whether or not the draft of a given set of regulations would be of any value to the Committee is not for me to judge. A draft of the regulations may be of no value at all, as the Minister has suggested. It may be the draft today but the draft tomorrow might be completely different. That is the difficulty as I see it but that is for the Committee to judge, not me. In my understanding in discussion with the Clerk we came to the conclusion that it is in order.

I understand the point you are making, Mr. Poulin, but that is not for the Chair to rule. Whether the draft of a given set of regulations would be worth anything is not for me to rule.

**Mr. Poulin:** I quite agree with you, Mr. Chairman, that you are not the judge on that but I do submit to you that you should apply the rules of the Standing Orders of the House of Commons. The primary function there is the principle of the legislation that we are studying now, that we are here to try to send back to the House for adoption so that the principles outlined there are then implemented. When we talk about something that is outside of that, something that may possibly be considered and regulations brought in, but only may be brought in, I feel that you are wasting the time of this Committee by going through pages and pages of documents with respect to regulations which may not be brought in. Therefore I do respectfully suggest to you, Mr. Chairman, that you should make your judgment based upon the rules of relevancy and the rules respecting the principle of the bill that we are discussing. That would rule these proposals of Mr. Howard clearly out of order, in my respectful submission to you. We have plenty to discuss in the bill without worrying about this.

[Interprétation]

le projet de loi. Nous parlons ici d'un projet... Excusez-moi, monsieur le président, voulez-vous entendre mon intervention?

**Le président:** Certainement. Poursuivez. C'est parfait.

**M. Poulin:** Nous parlons d'un projet et un projet n'est rien d'autre qu'un projet. Il ne lie personne. Ce ne sont pas les règlements qui devront être suivis par le ministre ou par le gouverneur en conseil. Ainsi donc, avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, selon moi cette motion n'est pas recevable. Elle n'est pas conforme au règlement. Nous sommes censés étudier des lois, et non pas des projets de quoi que ce soit qui ne pourraient peut-être jamais arriver jusqu'à nous. Nous sommes pour l'instant saisis d'un bill. Des amendements peuvent être proposés ici, ce qui n'est certainement pas le cas pour un projet de règlement qui pourrait très bien ne jamais voir le jour. Je pense qu'il est clair que la motion n'est pas recevable.

**Le président:** Selon ma conception des comités, n'importe quel comité peut faire comparaître des témoins et demander le dépôt de documents pourvu qu'ils aient un rapport avec la question à l'étude. Nous étudions ce projet de loi. Il ne m'appartient pas de juger de la valeur pour le Comité d'un projet ou d'un ensemble de règlements. Il se peut qu'un projet de règlements n'ait aucune valeur, comme l'a dit le ministre d'ailleurs. Le projet qui existe aujourd'hui peut très bien être complètement différent du projet qui existera demain. C'est une difficulté, je le conçois, mais le Comité est seul juge, et non pas moi. Le greffier et moi avons discuté de la question et nous en sommes arrivés à la conclusion que la motion était recevable.

Je comprends votre argument, monsieur Poulin, mais il n'appartient pas au président de juger. Il ne m'appartient pas de juger de la valeur d'un projet ou d'un ensemble de règlements.

**M. Poulin:** Je suis tout à fait d'accord avec vous, monsieur le président, lorsque vous dites que vous n'êtes pas juge en la matière, mais j'ajouterais que nous devons appliquer le règlement de la Chambre des communes à ce sujet. Fondamentalement, il y a le principe de la mesure législative que nous étudions actuellement et nous sommes ici pour essayer de la renvoyer à la Chambre pour qu'elle l'adopte et fasse appliquer les principes qui y sont inscrits. Lorsque nous envisageons le cas d'un élément totalement extérieur à cela et qu'on pourrait à la rigueur envisager, c'est-à-dire de la possibilité de faire déposer un projet de règlement, à mon avis, l'étude d'un volumineux document comme celui-là reviendrait pour le Comité à perdre du temps puisqu'il s'agit d'un règlement qui pourrait très bien ne jamais être présenté. Ainsi donc, monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, vous devriez baser votre jugement sur les règles de recevabilité et sur celles qui gouvernent le principe même du bill que nous avons à l'étude. Très respectueusement, selon moi, cela suffit à rendre irrecevable les propositions de M. Howard. Nous avons suffisamment d'affaires avec la discussion du projet de loi sans nous préoccuper de cette question supplémentaire.

[Text]

• 1555

**The Chairman:** I note your submission, Mr. Poulin. You have suggested that I was not following the rules of the House of Commons, the Standing Orders. I notice, though, that you did not cite any quotation as to where I was not and what rule...

**Mr. Poulin:** I cited the principles which are very easily understood. The principle of the bill is what we are here to study.

**The Chairman:** The principle of the bill set out in Clause 1 deals with the question of security measures as may be prescribed by the regulations for the observation, inspection and search of persons. I cannot rule it out of order on the grounds that it is not dealing with the subject matter which this Committee is authorized to study. I cannot.

**Mr. Railton:** Mr. Chairman, I also have a point of order. The question brought up in the motion refers to a draft. There is no definition of such a thing, of a draft. You would have to think of all the pencil notes and everything else that everybody has made in the past month or two before they even considered the body of the bill, which is quite impractical. In other words, we could not get down to discussing the bill until we had a draft already passed by Cabinet. Is that a fact or not? Where would you get the draft?

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Schumacher, on the same point of order.

**Mr. Schumacher:** Complaints about this motion seem to be arising because it has not been done before. I do not think that is a good reason for not considering this motion. The Minister said that it could put the public servants in an embarrassing position because it might not be the final version. I would suggest that regulations, as they develop in this country, are probably becoming more important than the legislation itself; they are certainly part of the legislation of the country. Before we flesh out the bones of the bill, I think we could get a much better understanding of the effect and the results if we could see what the department's thinking was in the measures they were going to take to make it operative. The position of members could be affected if they knew what was going to happen.

I do not know if this is an exact facsimile but I remember when we were discussing the amendments to the Criminal Code three or four years ago and the question of the breathalyzer came up. We were assured that once we passed the legislation they were going to provide a container so that the sample of breath could be given to the accused. Well, here we are three or four years later and there is still no proper sample.

As a member of the Committee I felt that I was led down the garden path because there was a clear impression left by the then Minister of Justice that this was going to happen. It did not happen and I think parliamentarians should be a little more careful about what they are doing with legislation that is produced, particularly in this case. I know the work has been done in the

[Interpretation]

**Le président:** Je prends acte de votre demande, monsieur Poulin. Vous avez dit que je ne me conformais pas au règlement de la Chambre des communes. Je remarque toutefois que vous n'en avez cité aucun article et que...

**M. Poulin:** J'en ai cité les principes qui sont facilement compréhensibles. Nous sommes ici pour étudier le principe même du projet de loi.

**Le président:** Ce principe figure à l'article 1 qui traite des mesures de sécurité que peuvent prescrire les règlements en ce qui concerne la surveillance, l'inspection et la fouille des personnes. Je ne puis déclarer la motion irrecevable parce qu'elle n'a pas trait à la question que le comité est autorisé à étudier. Je ne le puis vraiment.

**M. Railton:** Monsieur le président, j'invoque également le règlement. La motion fait état d'un projet. Il n'existe aucune définition d'un projet. Cela impliquerait toutes les notes manuscrites et autres rédigées au cours des deux derniers mois avant même qu'on envisage l'essence du projet de loi, ce qui est totalement irréalisable. En d'autres termes, nous ne pourrions pas commencer à étudier le projet de loi tant que nous ne serions pas saisis d'un projet déjà adopté par le Cabinet. Est-ce vrai, oui ou non? D'où proviendrait ce projet?

**Le président:** Veuillez poursuivre, monsieur Schumacher, puisque vous invoquez le même article du règlement.

**M. Schumacher:** Cette motion semble entraîner une certaine opposition à cause de sa nouveauté. Je ne pense pas que cela suffise à nous la faire abandonner. Le ministre a déclaré qu'elle pourrait avoir pour effet de mettre des fonctionnaires dans une situation embarrassante étant donné justement que ce projet ne constitue pas la version définitive. Selon moi, les règlements ont tendance au Canada à devenir probablement plus importants que les mesures législatives elles-mêmes; il ne fait aucun doute par ailleurs qu'elles font partie des lois de notre pays. Avant de passer au dépouillement du bill, nous aurions je pense une meilleure idée de ces répercussions et de ces résultats si nous avions l'opinion du ministère, c'est-à-dire les mesures qu'il va prendre pour en assurer l'efficacité. Les membres eux-mêmes pourraient changer d'avis s'ils savaient exactement ce qui va se produire.

Je ne sais pas si la comparaison est bonne mais lorsque nous discutons des modifications à apporter au Code criminel il y a trois ou quatre ans de cela, nous avions invoqué la question de l'alcool test. On nous avait assurés à l'époque que dès que la loi serait adoptée, il y aurait un contenant permettant au prévenu d'avoir lui-même un échantillon de son haleine. Maintenant, trois ou quatre ans plus tard, ce n'est toujours pas le cas.

A titre de membre du Comité, je me sens frustré car le ministre de la Justice de l'époque avait clairement laissé entendre que cette mesure allait être prise. Ce ne fut pas le cas et les députés devraient à mon avis être un peu plus prudents lorsqu'ils étudient une mesure législative, et particulièrement dans le cas qui nous occupe. Je sais que le ministère y travaille. Très souvent, les



## [Texte]

department. Regulations often are discussed with private people who are concerned about the legislation. No doubt conversations have taken place already between departmental officials and Air Canada and CP Air. I cannot see why parliamentarians cannot be involved in those discussions if private individuals can be. We could maybe make some suggestions as to the effectiveness of what those regulations are going to be. I cannot see why we should be suspect all the time, that we are trying not to advance the principle of the thing by asking for information. I really cannot see why this motion should be out of order, although I will admit that it is a departure from previous practice.

• 1600

**The Chairman:** I will read out the Standing Order on which my ruling is tentatively based. Standing Order 65(8), Powers of Standing Committees, states:

(8) Standing committees shall be severally empowered to examine and enquire into all such matters as may be referred to them by the House, and, to report from time to time, and, except when the House otherwise orders, to send for persons, papers and records. . . .

Whether or not this record is any good, whether or not it is of any value today, tomorrow or a week from now, is not for me to determine.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, respectfully may I suggest that what you just read I think is the conclusion of my argument in its correctness. In other words, we are to examine that which is referred to us by the House, which is Bill C-128. It talks about papers, records and other such documentation. That, of course, must refer to official papers, official documents, official records, something which has been adopted, has been established and is really existing as a matter of fact.

**Mr. Schumacher:** They do not have to have a great seal on them.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, I am saying this to you very sincerely. I believe we are to study what is referred. What is referred is the bill and the substance of the bill, which then will give the Governor in Council, if the bill is passed, the right to pass regulations. For us now to begin on an examination of regulations which may never become, in fact, the law of the land, would be to be wasting this Committee's time.

With respect to what Mr. Schumacher said, and with respect to him too, when he said parliamentarians should be careful when they are passing laws, I quite agree. We should be careful with them and we should take care. But we should be bloody well sure that we take care to pass this legislation quickly so that we do not have any more hijackings, and so that we can get these regulations passed by the Governor in Council, but regulations that will be official regulations.

Mr. Chairman, if you ask the Minister or the departmental officials to send you copies of what may or may

## [Interprétation]

règlements sont étudiés avec des particuliers qui sont directement visés. Il ne fait aucun doute qu'il y a déjà eu des entretiens entre les fonctionnaires du ministère et les représentants d'Air Canada et le CPR. Je ne vois pas pourquoi les députés ne pourraient pas non plus participer à cette discussion si les particuliers, eux, le peuvent. Nous pourrions peut-être formuler des suggestions permettant d'améliorer l'efficacité du futur règlement. Je ne vois pas pourquoi tout le temps nous soupçonner de nous opposer aux principes mêmes du projet de loi lorsque nous demandons des renseignements. Je ne vois vraiment pas pourquoi la motion n'est pas recevable, tout en admettant néanmoins qu'elle s'écarte de l'usage courant.

**Le président:** Je vais vous lire l'article du Règlement d'après lequel j'essaie de substantier ma décision. L'article 65(8) du Règlement intitulé Pouvoirs des comités permanents dispose que:

(8) Les comités permanents sont autorisés individuellement afin de faire étude et enquête sur toutes les questions qui leur sont déferées par la Chambre et à faire rapport à cet effet à l'occasion; sauf lorsque la Chambre en ordonne autrement, ils sont autorisés à convoquer des personnes, la production de documents et de dossiers. . . .

Quelle que soit la valeur réelle ou non que présente un dossier aujourd'hui, demain ou dans une semaine, il ne m'appartient pas de le déterminer.

**M. Poulin:** Monsieur le président, je vous dirais respectueusement que vous venez justement de lire la conclusion de mon propre argument. En d'autres termes, nous devons étudier ce qui nous est déferé par la Chambre, à savoir le bill C-128. Cet article mentionne des documents, des dossiers et autres pièces. Il doit s'agir naturellement de documents officiels, de dossiers officiels, de pièces qui ont été adoptées, qui sont bien établies et constituent une réalité.

**M. Schumacher:** Mais ils ne doivent pas pour autant porter un sceau.

**M. Poulin:** Monsieur le président, je m'adresse à vous en toute franchise. Je crois sincèrement que nous devons étudier ce qui nous est déferé. En l'occurrence, il s'agit du bill et de son principe sous-jacent, qui donnera ultérieurement au gouverneur en conseil si, toutefois, le bill est adopté, le droit de prescrire des règlements. Si nous commençons à étudier des règlements qui pourraient ne jamais avoir force de loi, nous perdons notre temps et celui du comité.

Lorsque M. Schumacher dit que les parlementaires doivent être prudents lorsqu'ils adoptent des lois, je suis tout à fait d'accord avec lui. Nous devons être prudents et faire attention. Mais nous devons néanmoins adopter bougrement vite ce projet de loi afin d'éliminer le danger de la piraterie aérienne, et faire en sorte que le gouverneur en conseil puisse prescrire des règlements qui eux, seront officiels.

Monsieur le président, si vous demandez au ministère ou aux fonctionnaires du ministère de vous envoyer des

**[Text]**

not exist in the future, we could go on indefinitely. We would not be taking that kind of care that we should be taking in passing this legislation so that people and property can be protected.

**The Chairman:** Gentlemen, I think we are wasting quite a bit of time. I am going to make a ruling that the motion is in order. If the Committee wants to reject it or wants to appeal my ruling, they are welcome to do that too.

**Mr. Poulin:** I was wondering, Mr. Chairman, if, on such an important matter, you might wish to take advice from the Table and reserve your ruling.

**The Chairman:** I have discussed it with the Clerk.

**Mr. Poulin:** I mean the Table in the House of Commons. There is a staff there, and parliamentary counsel. It is a new departure if you are going to make that order. It is clearly a new departure, and I would suggest, Mr. Chairman...

**The Chairman:** Unless you can cite me some other quotation from the Standing Orders.

**Mr. Poulin:** You cited it and I gave it right back to you. I am telling you that that indicates that my argument is correct. I think, with respect to you, Mr. Chairman, that you should seek advice from the Table.

**The Chairman:** Let me read Standing Order 65(8) to you again, Mr. Poulin.

65(8) Standing committees shall be severally empowered to examine and enquire into all such matters as may be referred to them by the House...

We have referred to us by the House Bill C-128.

**Mr. Poulin:** Right.

**The Chairman:** We are dealing with Clause 1 which deals with the question of regulations.

**Mr. Poulin:** Yes.

**The Chairman:** The Standing Order goes on to say:

...report from time to time, and, except when the House otherwise orders, to send for persons, papers and records...

What kind of papers or what value those papers will be is not for the Chair to determine.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, on this point I would suggest that you do seek further advice from the law officers of the House of Commons, the Parliamentary counsel and those at the Table.

**The Chairman:** Mr. Munro, on a point of order.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** This morning I was at a Committee meeting where there was a ruling from the Chair. It was a very important ruling. The ruling on top

**[Interpretation]**

copies de documents dont l'avenir est incertain, vous vous lancez dans une chaîne sans fin. Nous n'aurions plus la possibilité d'étudier avec toute l'attention des mesures législatives visant à assurer la sécurité des personnes et des biens.

**Le président:** Messieurs, nous perdons, je crois, pas mal de temps. Je décide donc de déclarer la motion irrecevable. Si le Comité n'est pas d'accord et s'il veut faire appel de ma décision, libre à lui.

**M. Poulin:** Je me demande, monsieur le président, puis-je la question est à ce point importante, si vous ne préféreriez pas demander conseil au secrétariat et réserver votre décision.

**Le président:** J'en ai déjà discuté avec le greffier.

**M. Poulin:** Je voulais parler du secrétariat de la Chambre des communes, de son personnel et du conseiller parlementaire. Votre décision constituerait votre véritable précédent. Cela ne fait aucun doute et selon moi, monsieur le président...

**Le président:** J'attends que vous me citiez un autre article du Règlement.

**M. Poulin:** Vous l'avez cité vous-même et je vous ai aussitôt renvoyé l'argument. Je tiens à vous dire que cela me montre que mon argument était correct. Avec tout le respect que je vous dois, je pense que vous devriez demander conseil au secrétariat.

**Le président:** Je vais vous relire, monsieur Poulin, l'article 65(8) du Règlement.

65(8) Les comités permanents sont autorisés individuellement à faire étude et enquête sur toutes les questions qui leur sont déferées par la Chambre et à faire rapport à ce sujet à l'occasion...

La Chambre nous a saisi du bill C-128.

**M. Poulin:** C'est exact.

**Le président:** Nous étudions actuellement l'article 1 qui traite des règlements.

**M. Poulin:** C'est exact.

**Le président:** Le Règlement poursuit:

...à faire rapport à ce sujet à l'occasion; sauf lorsque la Chambre en ordonne autrement, ils sont autorisés à convoquer des personnes et à exiger la production de documents et de dossiers...

Il n'appartient pas au président de juger de quel document il s'agit et de leur valeur.

**M. Poulin:** Monsieur le président, je vous suggérerais ici de demander conseil auprès de spécialistes de la Chambre des communes, du Conseil parlementaire et du Conseil du secrétariat.

**Le président:** Monsieur Munro invoque le Règlement.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** J'ai assisté ce matin à une réunion de comité au cours de laquelle le président a pris une décision, et une décision extrêmement impor-



[Texte]

of that was that you may not question a ruling but you can appeal it. Okay, you can appeal it, but you cannot question it.

**An hon. Member:** That is right.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** The Chairman has ruled.

• 1605

**Mr. Poulin:** Mr. Munro, you brought it up but the substance of the ruling was so important that the Chairman thought it wise to seek the advice of those law officers at the table...

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** He did not say so.

**Mr. Poulin:** ...and he did seek their advice.

**An hon. Member:** Oh, oh.

**Mr. Poulin:** He said he sought their advice.

**The Chairman:** I well recognize the privilege the Chair has. He can defer a ruling on a question or on a motion. He can seek advice from many sources including the Speaker and his staff.

I have made a ruling according to my interpretation of Standing Order 65. If you want to appeal my ruling you can appeal it to the Committee. This is a privilege that still is available to committees. It is no longer available to the House but it is still available to committees. You can do that, Mr. Poulin, if you like. That is your privilege.

I will hear discussion on the motion if anybody wants to or I will put the question.

**Mr. Poulin:** I formally appeal the ruling, Mr. Chairman, because I think it would have been wise to seek further advice on such an important matter. I know maybe it is not very wise of me as a new member of Parliament to say that, but I also realize that you are a new Chairman.

**The Chairman:** I realize that too, Mr. Poulin.

**Mr. Poulin:** I think in this kind of situation it would be wise to seek further advice, therefore I formally appeal the ruling.

**The Chairman:** Members have heard the ruling which the hon. member has appealed. The question is the following: shall the ruling of the Chairman be confirmed?

Ruling confirmed on division.

**The Chairman:** Do you want me to put the question on the motion?

**An hon. Member:** I think we should.

**The Chairman:** Fine. Mr. Peters.

[Interprétation]

tante. Il en ressortait qu'on ne pouvait discuter une décision, mais uniquement faire appel. Ainsi donc, vous pourrez faire appel mais vous ne pouvez pas discuter.

**Une voix:** C'est exact.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Le président a pris sa décision.

**M. Poulin:** Monsieur Munro, vous avez fait valoir votre point de vue, mais en substance la décision du président était tellement importante que celui-ci a cru sage de demander conseil aux avocats ici présents...

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Il ne l'a pas dit.

**M. Poulin:** ...et de fait il a eu recours à leurs conseils.

**Une voix:** Oh, oh.

**M. Poulin:** Il a déclaré qu'il avait recouru à leurs conseils.

**Le président:** Je reconnais très bien le privilège qui est le mien. Un président peut réserver son jugement sur une question ou une motion. Il peut avoir recours aux conseils fournis par plusieurs sources, y compris l'Orateur et son personnel.

J'ai pris cette décision selon mon interprétation du Règlement 65. Si vous voulez en appeler de ma décision, vous pouvez le faire ici au sein du Comité. C'est un privilège dont jouissent encore les membres des comités. Cela ne peut plus se faire à la Chambre des communes, mais il est toujours possible d'agir ainsi au sein des comités. Vous pouvez prendre ces mesures, monsieur Poulin, si vous le désirez. C'est là votre privilège.

J'entendrai tout argument au sujet de cette motion si quelqu'un veut en présenter ou je mettrai la question aux voix.

**M. Poulin:** J'en appelle officiellement de votre décision, monsieur le président, car il aurait été beaucoup plus sage à mon avis de demander d'autres conseils pour une question qui est si importante. Il se peut qu'en tant que nouveau membre du Parlement il ne soit pas très sage de ma part de déclarer cela, mais je constate ici que vous n'avez le titre de président que depuis bien peu de temps.

**Le président:** J'ai eu l'occasion de le constater moi-même, monsieur Poulin.

**M. Poulin:** Dans ce genre de situation il serait sage de demander d'autres conseils et, par conséquent, j'en appelle officiellement de la décision que vous avez rendue.

**Le président:** Les députés ont entendu la décision que l'honorable député met en doute. Ma question est la suivante: la décision du président sera-t-elle maintenue?

La décision est maintenue sur division.

**Le président:** Voulez-vous que je mette aux voix cette motion?

**Une voix:** Je pense que nous devrions le faire.

**Le président:** Très bien. Monsieur Peters.

**[Text]**

**Mr. Peters:** In speaking to the motion, although the Minister is correct in saying that these regulations may change, this is an important piece of legislation and if the Minister is going to go ahead with it, then it seems to me these regulations should be fairly firm at the present time. I believe we should look at the regulations before we pass the legislation because they really are going to be the purpose of this bill.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, in order to overcome the impasse that has developed in this Committee in consideration of this bill, I hope this motion would cause the Minister to bring forth some clarification of and some answers to what are, in my opinion, very vital questions we have put forth in consideration of this bill.

I think it is quite well established that the majority of the members agree in principle with the bill but we are concerned about the cost, particularly the effect on the smaller airlines; how these costs will be recovered; whether the public treasury is going to cover the cost, and how the distribution is going to take place. We know discussions have been taking place with the Air Transport Association of Canada regarding the regulations. We know that regulations are drafted. This was alluded to in testimony both by the Minister and by Mr. McLeish.

I am particularly concerned about the impact this bill will have on the smaller airlines. We have figures indicating that the cost of processing passengers through the screening devices can be as low as seven cents and as high as \$1.18. This was referred to in Proceedings No. 12, page 12.

It seems to me that the Ministry of Transport has provided equipment at the major airport centres which would be of benefit to the major airlines. They have provided a presence of RCMP at these particular locations and so with their high volume of passenger traffic, the unit cost per passenger is considerably less than it is in the cases of the smaller airlines. I am wondering if we could get some clarification to ensure that the smaller airlines who are having quite a struggle, some of the regional carriers and some of the less than regional carriers which are having quite a struggle because of their unit cost per passenger being significantly higher than that of the major airlines, would not be taxed unduly by the imposition of this particular piece of legislation upon them.

I would like to know as well, Mr. Chairman, what airlines now are in fact carrying out security in surveillance, how many other airlines would be affected, what the sizes of these airlines are and whether or not the Minister has come up with the formula in respect of the distribution of costs, or whether he can give us some indication that the matter will be covered by the public Treasury.

**[Interpretation]**

**M. Peters:** Pour ce qui est de cette motion, bien que le Ministre ait raison de dire qu'il se peut que le Règlement change, c'est sans doute un important projet de loi et si le Ministre veut aller de l'avant, il me semble donc que le Règlement devrait être appliqué fermement à l'heure actuelle. A mon avis, nous devrions étudier le Règlement avant d'adopter ce projet de loi, parce que c'est ce Règlement qui forme réellement l'objectif proposé par ce projet de loi.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, afin d'éliminer l'impasse dans laquelle nous nous trouvons au sujet de l'étude du projet de loi dont nous sommes saisis, j'espère que cette motion amènera le Ministre à nous présenter certains éclaircissements et certaines réponses à ce qui, à mon avis, sont des questions très vitales que nous avons mises de l'avant lors du présent bill.

A mon avis, il est bien établi que la majorité des députés sont d'accord en principe pour l'adoption de ce bill, mais nous sommes inquiets aussi, par ailleurs, du coût, et particulièrement des conséquences des dispositions sur les petites lignes aériennes; nous nous demandons comment ces coûts seront remboursés; si ce sont les deniers publics qui défraieront ces coûts et comment la répartition se fera. Nous savons que des discussions ont eu lieu au sujet du Règlement avec l'Association canadienne des transports aériens. Nous savons qu'un règlement a été ébauché. On en a parlé dans les témoignages rendus tant que par le Ministre que par M. McLeish.

Je me préoccupe surtout des répercussions que ce bill aura sur les petites lignes aériennes. Nous avons des chiffres qui nous indiquent que le coût de la vérification des passagers peut être aussi peu élevé que 7c. et peut par ailleurs atteindre le sommet de \$1.18. Nous avons parlé de cette question dans les délibérations n° 12, à la page 12.

Il me semble que le ministère des Transports a fourni de l'équipement aux aéroports de grande importance qui sera bénéfique pour les lignes aériennes les plus importantes. On s'est assuré de la présence des membres de la Gendarmerie royale du Canada dans ces lieux en particulier et en raison de leur volume élevé de passagers, le coût par passager est considéré moins élevé qu'il ne l'est dans le cas de lignes aériennes moins importantes. Je me demande si nous pourrions obtenir quelques éclaircissements, pour nous assurer que les lignes aériennes moins importantes qui ont des difficultés financières comme certaines lignes aériennes régionales et d'autres même moins importantes encore qui à cause du coût par passager qui est beaucoup plus élevé que celui des lignes aériennes les plus importantes ne voudraient pas être imposées indûment si on adoptait justement le bill dont nous sommes saisis présentement.

Je voudrais savoir aussi, monsieur le président, quelles sont les lignes aériennes qui à l'heure actuelle ont mis en œuvre des mesures de sécurité et de surveillance, combien d'autres lignes aériennes seraient affectées, quelle est l'importance réelle de ces lignes aériennes et par ailleurs, j'aimerais savoir aussi si le Ministre a trouvé une formule visant la répartition des coûts ou s'il peut nous donner quelque indication que c'est au Trésor public que l'on imputera ces coûts.



**[Texte]**

In my opinion, the matter of terrorist activities and hijacking is something which should be considered under the purview of our whole concept of national security. I think that the prevention of crime and law enforcement is indeed the responsibility of the state. I believe that it follows naturally then that this should be carried out by the appropriate federal law enforcement agencies.

I do not think that we are really asking for a precise set of rules or a precise set of guidelines. I think it behoves this Committee to ferret this information out and to get some indication from the Minister and from the Ministry of Transport as to which direction we are going to proceed in. And up to this date, Mr. Chairman, we really have not received those answers. We are asking here to pass a bill, to give wide discretionary powers to the Governor in Council to make regulations, and we Committee members on this side particularly are very much concerned about the impact which this imposition will have on the future of the small airlines in this country.

**The Chairman:** Mr. Minister, do you want to comment?

**Mr. Marchand (Langelier):** The kind of guarantee that you are asking for is impossible to give. I can come here today or tomorrow and give you my opinions, and I discuss with people in my department that it should be paid out of the Consolidated Revenue of Canada. The Cabinet when it has this law may decide that it will be done otherwise and then you will say: "I would not have voted for that security act had I known that what the Minister told us was not going to be accepted by Cabinet". So what kind of guarantee would it give you? Nothing at all.

It is just like producing documents. Suppose my secretary tried her hand at the regulations just to show me she is interested. This is something that could be brought before Committee and become public—how does the secretary of Mr. Marchand consider the regulations? It would become very important for the public. Mr. Chairman, I do not know, when they ask for a particular piece of paper or a draft, if you will accept. But it can be if it is generalized in the civil service, and under any government it will become very embarrassing for the civil service. This means that we will have to say, do not put anything on paper because it can be produced before a committee and can be interpreted as being the philosophy or the thinking of the government. We will therefore have to hide papers. Often we ask people to just make a draft. Suppose they decide that everyone will have to strip down for a search. Come on—we are not going to accept that. But it can be said, someone in the department wrote that down and I saw it. It would create a lot of problems and it is not going to give you any guarantee. Even if you have the draft regulations here this afternoon, that does not mean at all that it is going to be accepted by Cabinet. And if Cabinet changes that, you will be frustrated because you will say, "Well, when we voted for this piece of legislation it was because we had a draft of the regulations and we were satisfied with those regulations".

**[Interprétation]**

A mon avis, la question des activités terroristes et du détournement des avions est un sujet qui devrait être étudié dans le cadre de toute notre façon de concevoir la sécurité nationale. A mon avis, la prévention du crime et la mise en vigueur des lois relèvent en effet de l'État. Il s'ensuit naturellement que cette loi devrait être appliquée par les agences appropriées du gouvernement fédéral.

Nous ne demandons pas un règlement très précis ou une série de lignes de conduite bien précises également. A mon avis, il incombe à notre Comité d'obtenir par tous les moyens ces renseignements et d'obtenir du Ministre et du ministère des Transports une idée de la direction que nous allons prendre. Jusqu'à ce jour, monsieur le président, nous n'avons pas encore reçu de réponse à ces questions. On nous demande justement ici d'adopter un bill qui donnera de très grands pouvoirs discrétionnaires au gouverneur en conseil qui a le droit de faire un règlement et en tant que membre du Comité, du moins de ce côté-ci, nous nous préoccupons beaucoup des répercussions que cette imposition aura dans l'avenir sur les petites lignes aériennes de notre pays.

**Le président:** Monsieur le ministre, avez-vous quelques commentaires à faire?

**M. Marchand (Langelier):** Le genre d'assurance que vous me demandez est impossible à donner. Je peux venir ici aujourd'hui et demain et vous donner mes opinions; je pourrais discuter avec les fonctionnaires de mon ministère pour que le coût en soit imputé au Fonds du revenu consolidé du Canada. Il se peut que lorsque le Cabinet étudiera ce projet de loi qu'on décide d'agir autrement et alors vous direz: «Je n'aurais pas voté pour cette loi sur la sécurité si j'avais su que ce que le Ministre nous a dit ne serait pas accepté par le Cabinet.» Alors quelle sorte de garantie puis-je vous donner? Rien du tout.

Il en va de même lorsqu'il s'agit de produire des documents. Supposons que ma secrétaire essayait de formuler un règlement simplement pour me démontrer qu'elle s'y intéresse. C'est là quelque chose que l'on pourrait porter à l'attention du Comité qui serait rendu public et l'on saurait comment la secrétaire de M. Marchand considère ce règlement. Cela deviendrait très important pour le public. Monsieur le président, je ne sais pas lorsqu'on me demande d'obtenir un document en particulier ou l'ébauche d'un projet de loi, si vous êtes d'accord pour les fournir. Mais cela peut se faire si cette façon de procéder s'est généralisée au sein de la fonction publique et sous quelque gouvernement que ce soit cela devient une question très embarrassante pour la fonction publique. Cela revient à dire que nous devons demander à tous de ne rien écrire car il se pourrait que cela vienne entre les mains des membres des comités et soit interprété comme étant la façon dont le gouvernement conçoit les choses. Il nous faudra alors cacher ces documents. Souvent nous demandons à certains fonctionnaires de faire simplement une ébauche. Supposons qu'on décide ainsi que tout le monde devra se mettre nu lorsqu'on fera des fouilles. Allons donc, il nous sera impossible d'accepter ce genre de choses. Mais il se peut que cela soit dit, que quelqu'un du ministère le mette par écrit et que je le voie. Cela créerait un grand nombre de problèmes et ne vous donnerait aucune garantie. Même si

[Text]

Mr. Mazankowski is interested in small companies, for example. If I say, "Well, it is going to be paid by general taxation in Canada", and it comes back, and it is the users who are going to pay for this, they would say, "Come on. What kind of a joke is this?" This is the whole thing.

I think that whether you give the authority under this bill to make regulations or you say that you do not want to delegate this kind of authority and want to have the whole thing in the bill, there I would say that it would be a very serious mistake because we may, after a month or two of experience, find out that the regulations will have to be changed, but the House will not be sitting.

This is not pornography: these are regulations. I know that they can be changed but the principle is very, very serious, and it is not going to give you any guarantee except to assume a responsibility that you do not have to assume.

That is all.

**The Chairman:** Mr. Munro, and then Mr. Poulin.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** Mr. Chairman, in direct reply to the comments that have just been made by the Minister, and in the context of this amendment that we are thinking about, surely there must be some way of having Cabinet agree, even beforehand, whether it is going to be a levy against the public purse or whether it is going to be a levy against the individual's purse; whether the fares that people are going to pay are going to include the charges for the security or whether you have to dig in your pocket each time—as I believe you do in California, for example. People have tickets sold to them to go for a holiday in California and are told that the cost is X dollars. They budget on this and then, when they get down to California, they find they have to pay another \$1.70 or something to be cleared to come back.

I am trying to think of these regulations in terms of my constituency, of the problems that could arise there and how similar problems could arise in other areas of the country. In my particular case, we are very close to an international frontier: this is one of the things that is of concern. Of course, kidnapping can take place within the country; but it becomes much more difficult when there is an international frontier nearby.

There is the international airport there, there are sea landing strips about and there is a private landing strip.

[Interpretation]

vous avez l'intention de rédiger le règlement ici cet après-midi cela ne veut pas dire du tout que ce règlement sera accepté par le Cabinet. Et si le cabinet lui apporte un changement, vous serez frustrés et vous direz peut-être: «Eh bien, lorsque nous avons voté en faveur de ce projet de loi, c'était parce que nous avions entre les mains l'ébauche d'un règlement qui nous satisfaisait.»

● 1615

M. Mazankowski s'intéresse par exemple aux petites lignes aériennes. Si je lui dis: «Eh bien, leurs coûts seront défrayés par un impôt général au Canada», et supposons alors que l'on décide plutôt que ce seront les usagers qui défrayeront les coûts, alors ils seront en droit de déclarer: «Eh bien, voyons, quel genre de farce est-ce cela?» Voilà ce qui en est.

A mon avis, que l'on donne l'autorité en vertu de ce bill d'établir un règlement et que vous dites par ailleurs que vous ne voulez pas déléguer ce genre d'autorité, mais que tout se fasse dans le cadre même du projet de loi, je pourrais affirmer alors que ce serait une erreur très grave, car il se peut qu'après un mois ou deux d'expérience, nous découvriions que les règlements doivent être changés, mais qu'à ce moment-là, la Chambre ne soit pas en session.

Il ne s'agit pas là de pornographie et ce qui nous occupe est un Règlement. Je sais qu'on peut y apporter des changements, mais le principe demeure toujours et est de nature grave; je ne peux donc vous donner d'autres garanties, sauf pour dire que j'estime une responsabilité que vous n'êtes pas obligés vous-mêmes d'assumer.

Voilà tout.

**Le président:** M. Munro tout d'abord, et puis M. Poulin.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Monsieur le président, en réponse directe aux commentaires que vient de faire le ministre et dans le contexte de cet amendement dont nous sommes saisis, sûrement il doit y avoir moyen pour le cabinet d'être d'accord même à l'avance et nous assurer que ces coûts ne devront pas être imputés aux deniers publics ou à quelques individus en particulier. On devrait savoir si les frais de voyage que les personnes auront à payer comprendront aussi les frais des mesures de sécurité ou bien si nous aurons, à chaque fois qu'on nous le demande, verser une certaine somme d'argent, comme cela se fait, je crois, en Californie. On vend des billets à certaines personnes pour des vacances en Californie et on leur demande un montant X de dollars. Les passagers font leur budget d'après cette déclaration et, une fois qu'ils ont atterri en Californie, ils constatent qu'ils ont à payer \$1.70 de plus pour avoir la permission de revenir chez eux.

J'essaie de concevoir ce règlement en ayant à l'esprit mes commettants et les problèmes qui pourraient survenir dans ma circonscription, tout aussi bien que dans toute autre région de notre pays. Dans mon cas en particulier, ma circonscription se situe tout près d'une frontière internationale. C'est là une des choses qui me préoccupent. Naturellement, un détournement peut se produire à l'intérieur d'un pays. Mais cela devient beaucoup plus difficile lorsqu'il y a à proximité une frontière internationale.

Il y a un aéroport international à cet endroit, il y a des terrains d'atterrissage de toute sorte et un terrain d'atter-



## [Texte]

Then I think of places like Prince Albert where the situation is not the same. Is the application of these regulations going to be the same in Prince Albert as they are at international airports.

**Mr. Marchand (Langelier):** I think that was answered by witnesses, that, in certain small airports, we will ask the authorities at the airport or the companies to make a plan. We know that the regulations that are going to be applied, say, in Toronto or Montreal are not the same as those that are going to be applied, say, in Inuvik or Tuktoyaktuk, or places like those.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** There is one other element about which I am not sure. I am merely asking about it as a point of clarification.

Supposing the regulations are made and are approved by Cabinet, does the standing committee that is concerned in these regulations have the power to examine them? They are in application but there are some holes in them and they are not working too well. Would this Committee, for example, have the power, on a majority vote to recommend changes in those regulations and have those changes effected?

**Mr. Marchand (Langelier):** You can recommend; there is no doubt about that. To have changes made—not necessarily, no. The power belongs to the executive, in that case. You have recourse, as far as the cost is concerned. When my estimates are before the House, you can modify all this.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** No, not under the present rules.

**Mr. Howard:** We were fooled about that the other day. And we cannot recommend above the regulations, either, unless you, the government, take the move to refer them to this Committee for examination.

**The Chairman:** It would have to be referred to the Committee for examination, then, yes.

● 1620

**Mr. Marchand (Langelier):** Once the regulations are adopted I have no objection to bringing them before the Committee and you may make any kind of recommendation. But there is no doubt that the power of the executive to adopt the regulations cannot be switched to the legislative body. It is the way the government works under all kinds of governments. This is true in British Columbia, in Saskatchewan, in Manitoba, in Ottawa, everywhere. What you are asking now is to be at the same time the executive body and the legislative body which I do not think you have an interest in doing. Give us a chance to make our own mistakes and to be entirely responsible for them.

**The Chairman:** Mr. Poulin.

**Mr. Poulin:** Thank you, Mr. Chairman. On that last point raised by Mr. Howard, I pointed out, I think, that

## [Interprétation]

rissage privé. Puis, par ailleurs, je songe à des endroits comme Prince-Albert où la situation n'est pas la même. L'application de ce règlement sera-t-elle la même à Prince-Albert que dans les aéroports internationaux?

**M. Marchand (Langelier):** Je pense que votre question a déjà été répondue par certains témoins, à l'effet que dans certains aéroports de moindre importance, nous demanderons aux autorités de l'aéroport ou aux sociétés aériennes de faire une certaine planification. Nous savons que le règlement qui devra être mis en vigueur ne sera pas formulé de la même façon s'il s'agit de Toronto ou de Montréal ou par exemple d'Inuvik, de Tuktoyaktuk ou autres endroits du même genre.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Il y a un autre élément dont je ne suis pas certain. J'essaie simplement d'obtenir un peu d'éclaircissement.

Supposons qu'un tel règlement est fait et approuvé par le cabinet, le comité permanent intéressé à ce règlement a-t-il le pouvoir de l'étudier? On s'apprête à le mettre en vigueur, mais il y a ici et là des écarts et les choses ne tournent pas rond. Notre Comité par exemple aurait-il le pouvoir, sur un vote de la majorité, de recommander des changements à ce règlement et que ces changements puissent s'appliquer?

**M. Marchand (Langelier):** Vous pouvez faire des recommandations, il n'y a aucun doute là-dessus. Pour ce qu'il s'agit d'un changement au règlement, cela ne va pas de soi nécessairement. Le pouvoir est entre les mains de l'exécutif dans ce cas.

Vous avez des recours pour ce qui est du coût. Lorsque je présenterai à la Chambre mes prévisions budgétaires, vous pourrez y apporter des modifications.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Non, pas en vertu du règlement actuel.

**M. Howard:** On nous a bernés à ce sujet l'autre jour. Nous ne pouvons pas recommander autre chose qui ne vise pas le règlement, à moins que le gouvernement n'ait l'intention d'en référer au comité qui doit l'étudier.

**Le président:** Il faudrait alors que le Comité en soit saisi et l'étudie.

**M. Marchand (Langelier):** Une fois le règlement adopté, je ne m'oppose pas à ce que le Comité en fasse l'étude et y apporte quelque genre que ce soit de recommandation. Mais il n'y a nul doute que le pouvoir de l'Exécutif d'adopter un règlement ne peut être confié à un corps législatif. C'est la façon dont le gouvernement fonctionne un peu partout dans le monde. Cela est vrai de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan, du Manitoba, d'Ottawa, de partout. Ce que vous demandez maintenant, c'est d'être à la fois un corps exécutif et un corps législatif, ce que vous n'avez aucun intérêt à désirer à mon avis. Donnez-nous la chance de faire nos propres erreurs et d'être entièrement responsables de celles-ci.

**Le président:** Monsieur Poulin.

**M. Poulin:** Merci, monsieur le président. Au sujet du dernier point qui a été soulevé par M. Howard, j'aime-

[Text]

a special committee had been set up previously to study regulations.

**Mr. Howard:** It never functioned.

**Mr. Schumacher:** It was never activated.

**Mr. Howard:** I think I referred to it.

**Mr. Poulin:** I am terribly sorry but it was activated. It was organized. There was a chairman elected. There were joint chairmen of the Senate and the House of Commons and the Chairman representing the House of Commons members is Mr. Fairweather from the other side. I only wish that he were here this afternoon to be able to exert some influence because these regulations can clearly be studied, can clearly be gone over, point by point in that committee. That committee has been set up and I do not know much more than what I have just said with respect to it but it is there to do this specific job there is just no doubt. To say that there is no way these regulations can be examined is just not an accurate reflection of the regulations of the House of Commons or the law of the land the way it is.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Poulin is taking Joe Guay's place, incidently.

**The Chairman:** That is enough, Mr. Mazankowski; go ahead, Mr. Poulin.

**Mr. Poulin:** Thanks, Mr. Chairman. The other point I would like to refer to briefly is how usual it is and normal it is to have regulations brought forward at the same time that a bill is brought forward. If we were to have regulations brought forward, for example, at the time the Income Tax Act was brought forward, all regulations under that, I do not think any of the matters of substantive law would ever be discussed. The regulations as we all know are larger and bigger in volume than the act itself.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** The Elections Canada Act for example.

**Mr. Poulin:** What, the regulations under the Elections Canada Act are very simple?

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** They are in the act.

**Mr. Poulin:** Oh, I see. Well that is one and what about the Parole Act and the regulations that are made there—under as circumstances change?

**Mr. Marchand (Langelier):** What about the Labour Relations Act, you have the law about that thick and the regulations about like that.

**Mr. Poulin:** Right. Now as a matter of fundamental principle if parliamentary committees are going to begin to study and to examine regulations in the type of detail and particularity that it seems is the wish of some members opposite, I do not think they would have an opportunity to do justice to any bill that comes before them if they are going to examine the regulations in that kind of detail. And if they are not going to examine them in that kind of detail, then why in goodness sakes have

[Interpretation]

rais faire remarquer qu'il y a un comité spécial d'établi antérieurement pour étudier les règlements.

**M. Howard:** Il n'a jamais fonctionné.

**M. Schumacher:** Il n'a jamais été actif.

**M. Howard:** Je crois que j'en ai parlé.

**M. Poulin:** Je regrette, mais ce comité de fait était actif et a été organisé. Un président y a été élu. C'était un comité conjoint de la Chambre et du Sénat et le président qui représentait les députés de la Chambre des communes est M. Fairweather de l'autre côté. J'aimerais simplement que nous nous réunissions aujourd'hui pour être en mesure d'exercer quelque influence, car ce règlement peut être étudié clairement dans tous ses détails, point par point en comité. Ce comité a été établi et je ne peux vous en dire davantage à ce sujet que ce que je viens de vous en dire, mais il existe justement pour jouer le rôle précis que nous voulons lui donner. Le fait de déclarer qu'il n'y a aucun moyen pour étudier ce règlement ne reflète pas équitablement le règlement en cours à la Chambre des communes ni les lois de notre pays.

**M. Mazankowski:** M. Poulin prend la place incidemment de M. Joe Guay.

**Le président:** C'est suffisant, monsieur Mazankowski. Allez-y, monsieur Poulin.

**M. Poulin:** Merci, monsieur le président. Je voudrais aussi parler brièvement du fait qu'il nous semble habituel et normal que ce règlement soit étudié au moment même où nous sommes saisis du bill qui s'y rapporte. Si nous devons présenter ce règlement, par exemple, au moment où l'on a été saisi de la Loi de l'impôt sur le revenu, je ne crois pas que quelque disposition de cette loi ferait l'objet d'une discussion. Le règlement, comme nous le savons tous, est beaucoup plus volumineux que la loi elle-même.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Prenez par exemple la Loi électorale du Canada.

**M. Poulin:** Les règlements sont simples?

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Elles font partie de la loi.

**M. Poulin:** Oh, je vois. Mais que dire par ailleurs de la Loi sur les libérations conditionnelles et du règlement qui s'y rapporte et qui change selon les circonstances?

**M. Marchand (Langelier):** Que dire de la Loi sur les relations ouvrières où le texte de la loi est plutôt mince tandis que le règlement est beaucoup plus volumineux.

**M. Poulin:** C'est exact. D'autre part, si l'on s'en tient à une question de principe, si les comités parlementaires doivent étudier le règlement dans tous les détails selon le désir de certains membres de l'opposition, je ne vois pas comment ils pourraient avoir l'occasion de rendre justice à quelque projet de loi dont ils seront saisis car il leur faudrait alors examiner le règlement d'une façon beaucoup trop détaillée. Si, justement, les députés n'ont pas l'intention d'examiner d'une façon détaillée le règle-



## [Texte]

them here at all? They are simply not of any substance at this time. They are only a draft, a draft that may be changed. It is a clear waste of our time to be studying something that may never become law in order to garner from it a principle, the principle of which has been clearly stated from time to time, I believe, by the Minister and by his officials.

Concerning the small operator, it has been stated time and time again that the small operator is going to have to be consulted about what regulations are appropriate for his operation. It may well be that with experience it will become very, very clear that the regulation that was adopted, should be changed, but if it is going to be made part of the legislation which is, in effect, what members opposite are considering, it would be virtually impossible to change the regulations without coming back and discussing it in committee. So we would have to come and discuss it in committee and in the meantime the small operator, whom some members opposite say they are really concerned about, has to suffer because he has to wait till the parliamentary committee looks at the draft of a new regulation and so on. We are getting into an absurd kind of situation if it is carried to its logical conclusion.

## ● 1625

Mr. Chairman, probably the most fundamental and important reason why these regulations should not be produced before this Committee is a matter which the Minister referred to in his comments, and that is the question of, if I can say this, privilege as between the Minister, his department and his officials.

I would think that the Minister should, if it becomes necessary, invoke that privilege so that he can ensure that he receives complete and open information from his officials from time to time and so that the officials he has can give him their complete and full information without having to be worried that they are going to be bandied about the press and discussed in parliamentary committees.

**Mr. Marchand (Langelier):** The way it is worded, I think you are right, Mr. Chairman. If you allow it, that would mean that some papers could be produced here that could not be produced in the House. That is what it would mean.

**Mr. Poulin:** That is right, Mr. Minister. And if I can follow on on that point for a moment, Mr. Chairman, the reason why documents such as this are privileged is because they are given to the Minister, or whoever the official might be, for his private and personal use in order to assist him in making a decision. The reason they are not made public is, as I mentioned a moment ago, so that the officials can, without fear, give complete information and so that there can be a complete and full discussion, and flow, back and forth. If for no other reason at all, these are privileged at this point in time.

I say that to take advantage of that point of view; but I say it fundamentally because, although I know many times that Tories are tardy, I feel that they are

## [Interprétation]

ment, pourquoi donc alors en sont-ils saisis? Ce règlement ne comporte pas de dispositions très essentielles à l'heure actuelle, elles ne sont que sous forme d'ébauche, une ébauche qui peut être changée. Il y a gaspillage de temps si l'on étudie quelque chose qui possiblement n'aura jamais force de loi afin d'en retenir un principe, lequel principe a été énoncé clairement à plusieurs reprises par le ministre et ses fonctionnaires.

Au sujet des petits exploitants, on a déclaré à plusieurs reprises que celui-ci devrait être consulté pour voir si réellement le règlement était approprié à son exploitation. Il se peut très bien qu'avec l'expérience, il deviendra de plus en plus clair que le règlement qui a été adopté devrait être changé; mais si le règlement doit faire partie du texte de la loi, ce qui est de fait ce que les membres de l'opposition semblent désirer, il sera virtuellement impossible de changer le règlement sans d'abord en être saisis une deuxième fois pour en discuter en Comité. Par conséquent, nous devrions en discuter une fois de plus en Comité et, dans l'intervalle, le petit exploitant, pour lequel les membres de l'opposition expriment beaucoup d'intérêt, doit souffrir parce qu'il a dû attendre que le Comité parlementaire étudie l'ébauche d'un nouveau règlement, etc. Nous nous engageons ainsi dans une situation absurde si on poursuit les choses jusqu'à leur conclusion logique.

Monsieur le président, la raison la plus importante pour laquelle ces règlements ne doivent pas être présentés au Comité a déjà été mentionnée par le Ministre. C'est une question de privilège qui appartient au Ministre, à son ministère et aux fonctionnaires.

Je suppose que le Ministre pourrait, si ça devient nécessaire, invoquer ce privilège pour s'assurer qu'il reçoit de temps à autre les renseignements complets et accessibles de ses hauts fonctionnaires et pour que ces derniers lui donnent ces renseignements sans avoir à se soucier que la presse s'en accaparerait ou qu'ils seront discutés dans les comités parlementaires.

**M. Marchand (Langelier):** D'après le libellé, je crois que vous avez raison, monsieur le président. Si vous le permettez, cela pourrait signifier que certains documents pourraient être présentés en comité et non pas en Chambre.

**M. Poulin:** Vous avez raison, monsieur le ministre. J'aimerais parler encore un instant de cette question, monsieur le président, la raison pour laquelle ces documents jouissent de ce privilège c'est qu'ils sont donnés au Ministre, ou à un haut fonctionnaire, à titre confidentiel, pour l'aider à prendre une décision. Comme je l'ai dit il y a un instant, ils ne sont pas rendus publics pour que les hauts fonctionnaires puissent, sans crainte, fournir des renseignements détaillés et pour qu'il y ait des discussions complètes de part et d'autre. Voilà au moins une des raisons pour lesquelles ces documents sont favorisés.

Je le dis, car je veux tirer parti de cette opinion, et je le dis surtout parce que je crois que les Conservateurs, même s'ils sont un peu lents par moments, font preuve

[Text]

being obstructionist on this matter. We should get on with, and discuss and do, the substantive matters in this bill.

**Mr. Mazankowski:** On a point of privilege, I would like to point out to the hon. member that this is not a Tory motion: it is a motion proposed by a member of the NDP party.

**Mr. Poulin:** Yes, Mr. Mazankowski, I quite agree, but a motion supported by practically all the Tories on the other side.

**Mr. Mazankowski:** I see you lining up your troops, too.

**Mr. Poulin:** I would like to see us get on with the bill and its substance.

**Mr. Mazankowski:** Who is filibustering now?

**Mr. Poulin:** I am trying to put the point so that we can...

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** We have them all here, now.

**Mr. Poulin:** We have gone through this for several days now, Mr. Chairman.

**The Chairman:** The Chair is well aware of that.

**Mr. Poulin:** We are on the regulations—the production of regulations and discussion of regulations. I submit that we get on with clause-by-clause consideration of the bill. The question of the regulations is being brought forward by some members opposite, in any event, and is simply delaying what is very necessary legislation for the people of the country.

I would say, Mr. Chairman, that in any event, these documents are now privileged. They are privileged and the Minister would be very unwise to submit them to this Committee.

**The Chairman:** Mr. Forrestall, on a point of order.

**Mr. Forrestall:** I think it is incumbent upon us, Mr. Chairman, to draw to the attention of the members of the Committee that, in the words of the Minister, no documents shall be tabled here which are not tableable in the House of Commons. *Beauchesne* is very clear, in its fourth edition, on this very particular point: the House of Commons is entitled to any document that it chooses to have tabled, whether it is privileged or otherwise.

**Mr. Blais:** Mr. Chairman, on that point of order. I do not pretend to be an authority on the rules...

**An hon. Member:** Hear, hear.

**Mr. Blais:** I am just waiting for reaction, Mr. Chairman. I have been very mild today. Everybody must be in a good mood.

I might point out, however, as I understand this, that as a result of the second reading of this particular bill and its passage in second reading, the House of Commons

[Interpretation]

à ce moment-ci d'obstructionnisme. Nous devrions poursuivre notre travail et discuter des points importants de ce projet de loi.

**M. Mazankowski:** Je pose la question de privilège, j'aimerais souligner à l'honorable député qu'il ne s'agit pas d'une motion conservatrice: il s'agit d'une motion proposée par un député du Nouveau Parti démocratique.

**M. Poulin:** Oui, monsieur Mazankowski, je suis tout à fait d'accord, mais cette motion a l'appui de presque tous les Conservateurs de l'autre côté.

**M. Mazankowski:** Je vois que vous alignez aussi vos troupes.

**M. Poulin:** J'aimerais qu'on étudie vraiment ce projet de loi et ce qu'il contient.

**M. Mazankowski:** Qui est-ce qui fait de l'obstruction systématique maintenant?

**M. Poulin:** J'essaie de faire comprendre mon point pour que nous puissions...

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Tout est là maintenant.

**M. Poulin:** Nous en discutons depuis plusieurs jours, monsieur le président.

**Le président:** Le président le sait très bien.

**M. Poulin:** Nous parlons de règlements, la présentation de ces règlements et les discussions sur le sujet. Je propose que nous passions maintenant à l'étude article par article du projet de loi. La question des règlements est amenée par certains députés de l'opposition, de toute façon, simplement pour retarder une loi dont ont besoin les habitants du pays.

A mon avis, monsieur le président, ces documents sont maintenant privilégiés de toute façon. Ils sont privilégiés et le Ministre serait malavisé de les présenter au Comité.

**Le président:** M. Forrestall invoque le Règlement.

**M. Forrestall:** Je crois qu'il nous incombe, monsieur le président, d'attirer l'attention des membres du Comité sur le fait que, et ce sont les mots même du Ministre, aucun document ne doit être déposé ici s'il n'a d'abord été déposé à la Chambre des communes. *Beauchesne* dit très clairement dans sa quatrième édition que la Chambre des communes a le droit de recevoir tout document et choisit de faire déposer que ces documents sont privilégiés ou non.

**M. Blais:** Monsieur le président, au sujet de ce rappel au Règlement, je ne prétends pas être une autorité en matière de règlements...

**Une voix:** Bravo, bravo.

**M. Blais:** J'attends votre réaction, monsieur le président. J'ai été très facile aujourd'hui. Tout le monde semble de bonne humeur.

Je voudrais ajouter toutefois qu'à mon avis, à la suite de la seconde lecture de ce projet de loi et de son adoption subséquente, la Chambre des communes connaissait très



**[Texte]**

had complete knowledge of the bill as it was drafted at that time; that it discussed the matter and sent it up to Committee in order for us to analyse the clauses and the principles of the bill. Surely at the time the Com-

• 1630

mons debated this particular bill they wished to send it to Committee for analysis. The analysis that was to be conducted was indeed of the clauses in the bill and surely not the regulations themselves.

The regulations, before they can be produced, I would suggest, have to be authorized by the passage of the bill. If it is the intention of the members opposite to defeat the particular provisions of this bill, it is their right to do so. If they wish to delay the measures that are proposed by the government to protect the passengers on aircraft from skyjacking, from being upset in their travelling plans, if they want to retard or to delay...

**An hon. Member:** Oh, here we go.

**An hon. Member:** Hold your, hold your...

**Mr. Blais:** ...the effect of this bill, if they want to prevent the Ministry of Transport from having control over the passengers, if they want to prevent the Ministry of Transport from investigating those people who are about to emplane, Mr. Chairman, all they have to do is to vote against the bill. Surely that is their prerogative, but they will have to face the consequences. If they do not feel that the bill is an adequate bill it is their prerogative to vote against it. But surely when they debated this particular measure in the House—and I must point out, Mr. Chairman, that at the time of the debate before the House it took very little time for this particular bill to be accepted in principle...

**Mr. Forrestall:** A point of order. I do not see...

**The Chairman:** Order, Mr. Forrestall.

**Mr. Blais:** I would suggest, Mr. Chairman, that if there was some indication at that time that they did not agree with the legislation as it was presented and proposed by the government, they could have voted against that particular piece of legislation. Surely if the views...

**The Chairman:** He is speaking to the motion, I understand, Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** No, he is not. He rose, Mr. Chairman, to reply to my point of order with respect to privileged or other documents and the access by Parliament, by the House of Commons, to documents.

I would like to speak to the motion too, but I...

**The Chairman:** I will put your name down, Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** ...restricted my remarks a bit earlier and...

**Mr. Blais:** Mr. Chairman, far be it from me...

**Mr. Forrestall:** It is one or the other.

**[Interprétation]**

bien le projet de loi tel qu'il était rédigé à ce moment-là; qu'elle en avait discuté et décidé d'envoyer le projet de loi en comité pour que nous analysions les articles et le principe de ce projet de loi. Le Comité devait analyser les articles du bill et sûrement pas les règlements mêmes.

Avant de les présenter, les règlements doivent être autorisés par l'adoption du bill. Si les membres de l'opposition ne veulent pas accepter les dispositions du bill, c'est leur droit. S'ils veulent retarder les mesures que propose le gouvernement pour protéger les passagers aériens de détournement d'avions, des ennuis au cours de voyages, s'ils veulent retarder ou empêcher...

**Une voix:** Nous sommes lancés.

**Une voix:** Tenez bon...

**M. Blais:** ...ce bill, s'ils veulent empêcher que le ministère des Transports prenne contrôle des passagers; s'ils veulent empêcher que ce ministère enquête auprès des gens qui montent à bord de l'avion, monsieur le président, ce qu'ils ont à faire, c'est de voter contre le bill. C'est certainement leur prerogative, mais ils devront faire face aux conséquences. S'ils ne croient pas que le bill est convenable, ils ont le choix de voter contre ce bill, mais lorsqu'ils ont discuté de cette mesure en Chambre, je dois dire ici, monsieur le président, qu'au moment du débat en Chambre le bill a été accepté en principe en très peu de temps...

**M. Forrestall:** J'invoque le Règlement, je ne vois pas...

**Le président:** A l'ordre, M. Forrestall.

**M. Blais:** S'ils n'étaient pas d'accord à ce moment-là avec la Loi telle qu'elle était présentée et proposée par le gouvernement, ils auraient pu voter contre ce projet. Si les opinions...

**Le président:** Si je comprends bien, M. Forrestall, M. Blais parle au sujet de la motion.

**M. Forrestall:** Non, il a pris la parole, monsieur le président, pour répondre au rappel du Règlement concernant les documents privilégiés ou autres, et leur accessibilité par le Parlement ou la Chambre des communes.

J'aimerais parler au sujet de la motion également, mais je...

**Le président:** Je vais inscrire votre nom, monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** J'ai limité mes remarques précédemment...

**M. Blais:** Monsieur le président, loin de moi...

**M. Forrestall:** C'est une chose ou l'autre.

[Text]

**Mr. Blais:** My coffee is getting cold at any rate, Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** That is a pity.

**Mr. Blais:** Perhaps, Mr. Chairman, I will let Mr. Forrestall go on with his point of order.

**The Chairman:** Mr. Forrestall, do you have a point of order?

**Mr. Forrestall:** No, Mr. Chairman. I rose on a point of order a bit earlier and my...

**The Chairman:** Do you want to speak to the motion then?

**Mr. Forrestall:** When my turn comes, I understand there are others ahead of me.

**The Chairman:** The Chair is ready to recognize you now if you want to speak.

**Mr. Forrestall:** I will forego it in order to call the question.

**The Chairman:** I have Mr. McRae next on my list.

**Mr. McRae:** Thank you, Mr. Chairman. The proposed act reads.

...the Governor in Council may make regulations...

and that "may" is a word which indicates to me a whole series of things. One of them would be from time to time. It would appear that if we follow the logic of what we are doing today, everytime a new regulation is made it would have to be presented to the Committee. We would have to get a reference to have that presented or the bill itself would have to wait until such a time as all of these regulations are presented.

The regulations themselves, to my mind, will be many. There will be general regulations which will apply to the whole country; there will be a series of regulations along this line. Then of cours, I am sure there must be special regulations in each airport. In Thunder Bay airport, for instance, I am sure there would be regulations which would have to do with the particular routing of people through the building and so on, through the congested terminal. All these kinds of things would have to be brought up if the import of this particular motion is followed.

Again I go back to "from time to time". Every time there was a new regulation, every time they decided to change the building around for security purposes in Thunder Bay, we would have to deal with this particular motion. What I am trying to point out is the foolishness of this particular motion.

• 1635

There are regulations about the public purse. Some of these things will vary from point to point. Who pays? In some cases I would assume there would be different arrangements made depending on the various situations in given airports, to what extent smaller planes are in-

[Interpretation]

**M. Blais:** De toute façon, monsieur Forrestall, mon café refroidit.

**M. Forrestall:** Quel dommage.

**M. Blais:** Monsieur le président, je vais peut-être laisser M. Forrestall poursuivre son rappel au Règlement.

**Le président:** Monsieur Forrestall, avez-vous une question relative au règlement?

**M. Forrestall:** Non, monsieur le président. J'ai pris la parole un peu plus tôt au sujet d'une question relative au règlement et mon...

**Le président:** Voulez-vous parler de la motion?

**M. Forrestall:** Lorsque mon tour viendra. Si je comprends bien, il y a d'autres personnes avant moi.

**Le président:** La présidence est disposée à donner la parole à quiconque la veut.

**M. Forrestall:** Je vais m'abstenir pour mettre la question aux voix.

**Le président:** Le nom de M. McRae est le prochain sur ma liste.

**M. McRae:** Je vous remercie, monsieur le président. Le projet de loi se lit ainsi:

...le Gouverneur en conseil peut établir des règlements...

Et ce «peut» est un mot qui me suggère un tas de choses. Il y a par exemple le point de vue périodique. Si nous suivons la logique de ce que nous faisons aujourd'hui, chaque fois qu'un nouveau règlement est fait, il doit être soumis au Comité. Il nous faudra obtenir un ordre de renvoi pour ce faire ou alors le projet de Loi devra attendre jusqu'à ce que ces règlements soient soumis.

A mon avis, les règlements eux-mêmes seront très nombreux. Il y aura des règlements généraux qui s'appliqueront à tout le pays et il y aura évidemment des règlements spéciaux pour chaque aéroport. C'est certain par exemple qu'à l'aéroport de Thunder Bay il y aura des règlements concernant l'itinéraire des gens dans l'édifice et à travers cet aéroport congestionné. Il faudra songer à tous ces problèmes si nous adoptons cette motion.

De nouveau je reviens au facteur temps. Chaque fois qu'il y aura un nouveau règlement, si on décide de changer quelque chose dans l'édifice pour des raisons de sécurité à Thunder Bay, il faudra tenir compte de cette motion. J'essaie de vous démontrer le nom-sens de la motion.

Les règlements concernant les fonds publics et certains de ces règlements varient d'une place à l'autre. Mais qui paie? Je suppose que dans certains cas il y aurait des arrangements différents selon l'emplacement des aéroports, et des petits avions qui sont concernés ou autres



[Texte]

volved and so on. All these things would have to come before this Committee. The questions of who does or does not have the power of arrest, who should do the security work itself, who should back the security work up, would be part of the regulations, and I am sure, again, they would vary from point to point. Once again, I would think we would lose an awful lot of time, Mr. Chairman, if all these individual regulations had to go back and forth to this Committee.

We have the whole question in the regulations of the types of equipment that would be used and who owned this equipment. Surely this Committee is not going to deal with each of these cases, again in each airport.

It seems to me that when you are dealing with security one of the things which you have to be able to do is to be flexible. You have to be able to take a situation and be flexible in it. You have to be able to make regulations in a flexible way. Are we going to have to refer each of these regulations back to this Committee? Once again, I think we are talking about a rather foolish procedure which will make it anything but flexible.

**The Chairman:** I might advise the Committee that, as I understand the Committee's duties, in no way could we make the regulations, and in no way, even if the regulations were presented in addition to the bill, could we change them.

**An hon. Member:** Hear! Hear!

**The Chairman:** I might just add, too, that, as I understand this motion, it says that any draft of regulation; it does not say "all drafts". And, as I have said before, the value of the draft, if it were presented to this Committee, may not be worth the paper it is written on, because it may be changed—it may even be outdated now. So it is not for me to judge the value of it, and I just advise the Committee that even if some regulation, some draft were presented, in no way could we change it or would we have authority to change it.

**Mr. Poulin:** On a point of order, in your comment I think you have just underlined the futility of trying to get the regulations in here.

**The Chairman:** It is not for the Chair to determine whether something is futile or not.

**Mr. Poulin:** But, Mr. Chairman, you have demonstrated, I think, more clearly than anyone speaking here this afternoon has...

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Poulin:** ...how futile it is to bring the regulations in here.

**Mr. Railton:** On a point of order, how could we get a draft when there is no draft? Why talk about it?

**The Chairman:** Well, it is not for me to determine whether there is or is not a draft.

**Mr. Railton:** That is the futility of the whole exercise.

[Interprétation]

facteurs. Toutes ces choses devront être soumises au Comité. Qui a ou non le pouvoir de faire des arrestations, qui doit faire le travail de sécurité, qui doit endosser ce travail de sécurité, toutes ces questions font partie des règlements et je suis certain qu'ils varieront d'une place à l'autre. Là encore, je pense que nous perdrons beaucoup de temps, monsieur le président, si ces règlements individuels doivent passer par le Comité.

Il y aura toute la question dans les règlements, du genre de matériel à utiliser et à qui appartient ce matériel. Il est évident que le Comité ne doit pas étudier chacun de ces cas pour chaque aéroport.

A mon sens, lorsqu'il est question de sécurité il faut avant tout être souple. Il vous faut étudier une situation et établir les règlements de façon souple. Allons-nous chaque fois renvoyer chacun de ces règlements au Comité? Je répète qu'à mon avis ce serait une méthode plutôt ridicule qui ne serait certainement pas souple.

**Le président:** Je dois informer le Comité, si je comprends bien son rôle, que nous ne pouvons pas établir de règlements et que nous ne pouvons pas non plus les changer, qu'ils sont soumis au Comité en plus du projet de loi.

**Une voix:** Bravo!

**Le président:** J'aimerais dire également que la motion déclare que tout projet de règlement, mais ne dit pas «tous les projets». Je l'ai mentionné précédemment, la valeur de ce projet de règlement, s'il était soumis au Comité, ne vaudrait peut-être pas le papier sur lequel il est écrit, car il pourrait être changé et il pourrait bien être désuet maintenant. Par conséquent, ce n'est pas à moi d'en juger la valeur et même si ces règlements ou un projet de règlement était soumis, nous ne pourrions pas de toute façon le changer, nous n'avons pas l'autorité pour le faire.

**M. Poulin:** J'invoque le règlement. Dans vos remarques, vous venez de souligner la futilité de cette tentative d'obtenir les règlements au Comité.

**Le président:** Ce n'est pas à la présidence de décider si une chose est futile ou non.

**M. Poulin:** Mais, monsieur le président, vous venez de démontrer plus clairement que personne d'autre ne l'a fait cet après-midi que...

**Le président:** Je vous remercie.

**M. Poulin:** ...il était futile de soumettre les règlements au Comité.

**M. Railton:** J'invoque le règlement. Comment pouvons-nous obtenir un projet de règlement alors qu'il n'y a même pas de projet? Pourquoi en parler?

**Le président:** Ce n'est pas à moi de décider s'il y a ou non un projet de règlement.

**M. Railton:** Cela prouve bien que toutes ces discussions sont inutiles.

[Text]

**The Chairman:** Mr. McRae, go ahead.

**Mr. McRae:** I hope that I did not lose any time because of all those statements, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Oh, no; you are well up on your time yet.

**Mr. McRae:** We need all the time we can get. There are many things to be said.

I would like to go back and emphasize again the need for flexibility. I do think that what we actually are doing is stalling for time, and I do not mean just in the conversation.

We have a bill before us which I think is of some urgency. We have the whole matter of security and so on. We need regulations to do this; we need a bill to make the security work. There is a possibility, while we are stalling around in Committee, that a highjacking or a bombing or something like that could occur, and it seems to me, Mr. Chairman, that this motion is in effect stalling the bill. The bill should have passed clause-by-clause study today in Committee. I do not see any reason that it has not passed through Committee today, clause by clause. It seems to me that the difficulty with this particular motion is that if we are asked to bring in draft regulations we could be here examining those regulations for the next six months and the bill would never get through Committee. The Minister suggested in an earlier statement that he would refer the regulations back at a later date, if we so requested. It seems to me we should not be voting on this motion, we should be voting on the bill itself, and at a later date if we want to look at some of the more pertinent regulations possibly we could do this. But I would be very, very much opposed to any suggestion at this point that this bill be stalled or be stopped while we wait around and talk about regulations for three or four weeks and wait for draft regulations from here, there and everywhere, including Thunder Bay and all the other airports on how this thing would work out. It seems to me that the issue at hand is to get this bill to the House for third reading and that is what we are here for and not to discuss regulations. Thank you, Mr. Chairman.

• 1640

**The Chairman:** Dr. Railton. I am sorry I have two more people on my list.

**Mr. Railton:** I have to leave at five o'clock. Thank you, Mr. Chairman. I think Mr. McRae has brought the highlights of the argument about the motion pretty well into line. I think there is a great deal of confusion of thought here in this committee. I agree that the bill is very explicit and there is no doubt that the clauses are straightforward and they do, in my opinion, add everything which is necessary to ensure that the search of passengers is handled properly. In addition people have spelled out to them what can be done if they refuse to be searched. All these other things which I think are important are being looked after.

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur McRae vous pouvez commencer.

**M. McRae:** J'espère que toutes ces discussions ne m'ont pas fait perdre mon temps de parole, monsieur le président.

**Le président:** Non, il vous reste encore beaucoup de temps.

**M. McRae:** Nous avons besoin de tout le temps dont nous disposons. Il y a bien des choses à dire.

J'aimerais revenir en arrière et parler de nouveau de ce besoin de souplesse. Ce que nous faisons à mon avis, c'est de retarder l'échéance et non pas seulement dans la conversation.

Nous avons devant nous un projet de loi qui est assez urgent. Il y a entre autres toute cette question de sécurité. Il faut des règlements et il nous faut un projet de loi pour mettre en place tout ce travail de sécurité. Il se peut très bien pendant que nous perdons notre temps en comité qu'un détournement ou une attaque à la bombe ou quelque chose du genre se produise. A mon avis, monsieur le président, cette motion ne fait que retarder le projet de loi. Le bill aurait dû être étudié article par article en comité aujourd'hui. Je ne vois pas pourquoi cela n'a pas été fait. Il me semble que la motion pose un problème, si on nous demande de présenter un projet de règlement, nous pourrions étudier ces règlements au cours des prochains six mois et le bill ne sera jamais étudié en comité. Le Ministre a proposé plus tôt qu'il soumettrait les règlements un peu plus tard si nous le demandions. Je ne crois pas qu'il faudrait voter contre cette motion, nous devrions voter sur le bill lui-même et plus tard, si nous voulons étudier les règlements pertinents, nous pourrions probablement le faire. Mais je m'opposerais fermement à ce moment-ci que l'étude du bill soit retardée ou même arrêtée pendant que nous tuons le temps et que nous parlons des règlements depuis trois ou quatre semaines, pendant que nous discutons des projets de règlements pour ici et là et ailleurs, y compris Thunder Bay et tous les autres aéroports et sur la façon dont ces règlements s'appliqueraient. A mon sens, la question est de décider si le bill doit être présenté à la Chambre pour la troisième lecture. C'est pour ça que nous sommes ici et non pas pour discuter des règlements. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Railton. Je regrette mais il y a encore deux autres personnes sur ma liste.

**M. Railton:** Je dois quitter à cinq heures. Je vous remercie, monsieur le président. Je crois que M. McRae a mis en lumière un point important de la discussion au sujet de la motion. Je crois qu'il y a beaucoup de confusion à ce comité. Je suis d'accord, le bill est très explicite et il n'y pas de doute que les articles sont très directs et à mon avis, ils ajoutent ce qui est nécessaire pour garantir que la fouille des passagers soit faite de façon efficace. De plus, on a déjà mentionné ce qui serait fait aux passagers qui refusent d'être fouillés. Toutes les autres questions qui sont importantes sont incluses.



**[Texte]**

At the present time the motion is asking for a draft of regulations. I am not too certain a motion should not have in its preamble something like the bill has as to its purpose. I, of course, maybe being from the wrong persuasion can only see an attempt to hold up the bill. I do not see really any substance in the motion because it has been explained that the draft is not ready although it certainly is being considered and there is no reason why we should ask to get all the extraneous thoughts of the Minister down on paper. Probably it would fill volumes. So when it come to working out a draft which he may or may not present to the Cabinet, and as the Cabinet has to make a decision on it before it becomes government regulations, I can quite appreciate what the Minister meant when he made the statement that it would be of no value to bring that draft to the committee itself at the present time.

I would like to reiterate that the Minister has also promised after the bill has gone through and the regulations have been accepted or otherwise, at least the final draft emanating from Cabinet discussion will be available. I thought it was very generous of the Minister to offer to call a meeting of the committee, as he said, and present such a draft. I do not know what more in a practical manner you could expect from the Minister of Transport.

As for the purpose of the bill, we all know it is for the protection of passengers, the crew in the aircraft. This extraneous material about small aircraft or large aircraft differences really has not too much substance at all. No draft regulations even are going to be brought in without communication with the aircraft companies themselves. I would like to say that at the present time in all airports searches are being done and done very well, without too much screaming on the part of anybody. I do not hear of very many objections by the airlines about what it is costing them and they are being assisted by our own security, such as RCMP and so on. I think if there were any reason to get excited about the regulations at this premature stage that would be fine, and then I think the Committee would be derelict in its duty if it did not consider them. However, that is not the case. With the search going on now, there have been no real voiced complaints whatsoever on the part of the carriers; there have been practically no complaints on the part of the searched passengers. All that this Act is being brought in for, is to legalize the searching procedure, and so that we can discuss regulations that will be equitable to the carriers, to the passengers, and to the people of Canada who foot the bill.

As I said before, I do not think there is any reason for this Committee to discuss a draft of regulations. It is ephemeral, of no substance whatsoever, it is being considered. We shall not get a draft until it has gone through Cabinet. Mr. Chairman, I feel that the motion has no reason for coming into effect. As one not knowing much about the legal side, I doubt if it is reasonable for the Committee to ask for this draft. If it is going to come to a vote, I think this Committee should certainly vote against the production of the draft before it at this time.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Railton. Mr. Blais.

**[Interprétation]**

La motion demande un projet de règlement. Je ne suis pas tout à fait certain que cette motion doit contenir dans son préambule quelque chose au sujet du bill et de son intention. Quant à moi, à cause de mes convictions, je vois qu'on essaie de retenir ce bill. Je ne vois rien de vraiment important dans la motion car on a déjà expliqué que le projet de règlement n'est pas prêt même s'il fait l'objet d'études actuellement. Il n'y pas de raison pour que nous demandions au ministre de nous livrer toutes ses pensées qui n'ont rien à voir avec le bill. On pourrait en remplir des volumes. Lorsqu'il s'agit de rédiger ce projet de règlement qu'il doit soumettre ou non au Cabinet, étant donné que le Cabinet doit prendre une décision avant que ce projet devienne règlement du gouvernement, je peux très bien comprendre le ministre lorsqu'il déclare qu'il ne servirait à rien de présenter ce projet en comité à ce moment-ci.

Je répète que le ministre nous a également promis après que le bill aura été adopté et les règlements acceptés ou autrement, que le projet final provenant des discussions du Cabinet nous sera disponible. Je pense que le ministre est très généreux de prévoir une réunion du comité pour présenter comme il le dit un tel projet. Du point de vue pratique, je ne vois pas ce qu'on pourrait demander d'autre au ministre des Transports.

Quant à l'objectif du bill, nous savons tous qu'il traite de la protection des passagers, de l'équipage de l'aéronef. Cette question des différences entre les petits ou les plus gros n'est pas vraiment importante. Le projet de règlement se fera en consultation avec les sociétés aériennes. Je dois dire, qu'à l'heure actuelle, dans tous les aéroports on fait la fouille, on la fait très bien sans que personne ne soit trop dérangé. Les lignes aériennes ne se sont pas objectées à ce qu'il leur en coûtait. Ils sont aidés par nos propres agents de sécurité comme la Gendarmerie royale par exemple. S'il y avait une raison de nous inquiéter prématurément des règlements à ce moment-ci, ce serait très bien et je pense que le comité faillirait à son devoir s'il ne le faisait pas. Toutefois, tel n'est pas le cas. En ce qui concerne les fouilles qui sont faites à l'heure actuelle, il n'y a pas eu de plaintes de la part des transporteurs et pratiquement aucune de la part des passagers. Tout ce que la loi cherche à légaliser, ce sont les procédures de fouille; par conséquent, nous ne pouvons pas discuter de règlements qui seront équitables à la fois pour les transporteurs, et pour les passagers et pour les Canadiens qui règlent la facture.

Comme je l'ai dit plus tôt, il n'y a aucune raison pour que ce Comité étudie un projet de règlements. C'est éphémère et sans consistance, nous n'obtiendrons pas de projet avant que ceci ait passé par le Cabinet. Monsieur le président, je ne vois aucune raison pour laquelle cette motion serait appliquée. Évidemment, je ne suis pas très au courant de l'aspect juridique de la question mais je doute fort que le Comité agisse raisonnablement en demandant ce projet. Si on en arrive à un vote, je crois que le présent Comité devrait certainement se prononcer contre la production d'un projet pour l'instant.

**Le président:** Merci, monsieur Railton. Monsieur Blais, vous avez la parole.

## [Text]

**Mr. Blais:** Monsieur le président, la chose qui m'inquiète le plus dans tout cela, c'est que j'ai entendu des arguments qui m'ont convaincu à savoir que la motion qui est proposée par, me dit-on, un député du «parti socialiste», cherche en fait, monsieur le président, à citer les règlements au Comité. Tout le monde le sait. Chaque jour, lorsque les chefs des différents partis à la Chambre des communes demandent au président de la Chambre ce qui sera présenté et quelles seront les priorités du gouvernement vis-à-vis les projets de loi qui sont à l'Ordre du jour, on semble indiquer que les choses n'avancent pas suffisamment vite. Nous savons qu'aujourd'hui même, près de neuf comités siègent et en outre, il y a les caucuses des différents partis. Évidemment, si nous retardons ce projet de loi, les députés devront assister au Comité et il y aura des conflits d'horaire. Encore aujourd'hui un membre du Parti conservateur m'avouait qu'il avait hâte que toute l'affaire soit finie afin de pouvoir se rendre dans son comté parce qu'il considérait qu'il avait négligé les affaires de son comté.

Il nous faut nous présenter régulièrement devant la Chambre des communes, et aujourd'hui, je me trouve dans une situation où les arguments présentés me convainquent: en fait, monsieur le président, on essaie simplement d'augmenter les travaux des comités. Pourquoi suis-je porté vers cet argument, monsieur le président? C'est bien simple: monsieur le président, j'entends ici les arguments de mon parti voulant que le principe ait été accepté et que toutes les clauses qui touchent le projet de loi sont considérées comme étant valables, mais il semble que la motion vient simplement retarder les affaires courantes. Je n'entends aucun argument des autres partis qui justifie leur demande et indique pourquoi il est essentiel, monsieur le président, de citer ou de demander la production des règlements au comité. Monsieur le président, cela me porte à croire, en fait, que la motion n'est pas suffisamment fondée pour susciter l'intérêt de tous les membres du Comité.

Au sujet du projet de loi lui-même, monsieur le président, j'ai moi-même été assujéti à maintes reprises à faire une enquête assez détaillée, en raison des déplacements en avion nécessités par la nature de mon emploi. Il semble que les mesures qui ont été prises jusqu'à maintenant sont très normales et sans difficulté. Nous avons encore chaque jour des rapports, par l'entremise de la presse et des moyens de communication, d'attentes à entrer...

• 1650

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Blais. Mr. McRae, on a point of order.

**Mr. McRae:** On a point of order. We are not getting English translation.

**An hon. Member:** It is not worth hearing, anyway.

**Mr. McRae:** Every word is worth hearing.

**The Chairman:** We can do without the comment.

**Mr. Blais:** Would you like me to start all over again, Mr. Chairman?

## [Interpretation]

**Mr. Blais:** Mr. Chairman, the most disturbing thing for me in this matter is that I have heard arguments which have convinced me that the motion being put forward by the member who belongs, I am told, to the "Socialist Party", is, in fact, invoking a point of order before this Committee. Everyone realizes this. Everyday, when the leaders of the different parties in the House of Commons ask the Speaker of the House what will be presented and what the priorities of the government will be as regards the bills on the Agenda, one gets the impression that business is not being dealt with quickly enough. We know that today there are some nine committee meetings, and that there are also caucus meetings of the different parties. Obviously, if we delay this bill, the members will have to attend this Committee meeting, and there will be timetable conflicts. Just today, a member of the Progressive Conservative Party was telling me that he was anxious for the matter to be settled so that he would be able to return to his riding, since he felt he had neglected his business down there.

We have to be present regularly at the House, and today, I find myself in a situation in which the arguments presented are most convincing. Indeed, Mr. Chairman, there is an effort to increase the work-load of the Parliamentary committees. You might ask yourself, Mr. Chairman, why I am bringing up this point. The answer is quite simple: I have heard the arguments of my party, which would like to have the principle accepted, and which also seeks approval for all the sections concerning the bill. But it seems to me that the motion quite simply wants to delay current business. I do not hear any arguments from the other party justifying their request and indicating why points of order have to be brought up before this Committee. Mr. Chairman, this leads me to believe that the motion does not have a solid enough basis to arouse the interest of all the members of the Committee.

As regards the bill itself, I myself have often been obliged to present detailed accounts of the plane trips I have to make because of my work. It seems that the action taken up to now is quite normal and will cause no problem. We still have every day reports through the press and other media about attempts to enter...

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Blais. M. McRae invoque le Règlement.

**M. McRae:** J'invoque le Règlement pour dire que la traduction anglaise ne nous parvient pas.

**Une voix:** Cela ne vaut pas la peine d'être entendu de toute manière.

**M. McRae:** Toute parole mérite d'être entendue.

**Le président:** Nous pouvons nous passer des commentaires.

**M. Blais:** Voudriez-vous que je recommence, monsieur le président?



[Texte]

**The Chairman:** Mr. McRae, maybe you could move down the table.

**Mr. Blais:** What I was saying, Mr. Chairman, is very simply this: that I am indeed very disappointed, in view of the joviality manifested by my brethren from the other parties. They are not extremely disappointed by this bill; they seem to approve of the principle of this bill and its individual clauses.

**Mr. Forrestall:** You are filibustering now.

**Mr. Blais:** Mr. Chairman, I am not filibustering: I am just indicating that I would like to be persuaded. I am a member of this Committee and the persuasion I need from my own confreres in this party is not that heavy or that necessary. The convincing that I need is from the movers of this particular motion.

I always like, Mr. Chairman, to vote on motions with full knowledge of all the varying points that are to be brought to the Chair's attention and to the individual member's attention, and I have not heard anything to persuade me that it is essential at this time.

In view of the passage of this bill in second reading, in view of the fact that there seems to be agreement with reference to all the clauses, there does not seem to be any argument that I have heard to date which would persuade me that the motion which has been presented is one which ought to be abided by. Dans l'espoir que maintenant, monsieur le président, les moyens de traduction sont efficaces et en opération, je voudrais simplement réitérer le fait que...

Mr. Chairman, the other point that I have made was that we have a very, very charged timetable. I myself, because of the unusual situation in which the government party finds itself, have to sit on five committees, and I fail to see the reason why, at this stage when we are close to our summer adjournment, we should clutter up the procedure...

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, on a point of order.

**Mr. Mazankowski:** In order to clarify that which has been stated by Mr. Blais, could the Chairman indicate what future business we have lined up before this Committee, the Standing Committee on Transport and Communications?

**The Chairman:** As you know, Mr. Mazankowski, we have this bill and that is all.

**Mr. Mazankowski:** I see.

**Mr. Blais:** Mr. Chairman, I am not just talking about this particular committee; I am talking about the various committees. Broadcasting is sitting; Energy is going to be sitting; Regional Development is bound to be sitting once more; Public Accounts is sitting now; Finance is sitting now, Mr. Chairman. All the committees are activated at this particular time because there are essential pieces of legislation to dispose of; and it is essential,

[Interprétation]

**Le président:** Vous pourriez peut-être changer de place, monsieur McRae.

**M. Blais:** Je disais simplement, monsieur le président, que je suis très déçu de la jovialité manifestée par mes confrères des autres partis. Le bill ne les déçoit pas tellement, ils semblent en approuver le principe de même que les différents articles.

**M. Forrestall:** C'est de l'obstruction que vous faites.

**M. Blais:** Non, monsieur le président, je ne fais pas de l'obstruction; je dis seulement que j'aimerais être persuadé. Je suis membre du Comité et je n'ai pas tellement besoin d'être persuadé par mes propres confrères de mon parti, mais il faut que les motionnaires de cette motion me convainquent.

J'aime toujours, monsieur le président, me prononcer en toute connaissance de cause sur les motions qui sont proposées à l'attention de la présidence et des divers membres du Comité, et jusqu'ici je n'ai rien entendu qui puisse me persuader que l'absolue nécessité d'une telle motion pour l'instant.

Étant donné l'adoption du bill en deuxième lecture, étant donné également qu'il semble y avoir accord sur tous les articles, il ne semble pas que l'on ait formulé jusqu'ici d'arguments pouvant me persuader que la motion présentée devrait être adoptée. Hoping that by now, Mr. Chairman, the translation facilities are working properly, I would like to reiterate the fact that...

Monsieur le président, je voulais ajouter que notre horaire est très chargé. Personnellement, étant donné la situation inhabituelle dans laquelle le parti au pouvoir se trouve, je dois siéger à cinq comités et je ne vois pas pourquoi, si près de l'ajournement pour les vacances d'été, nous devrions encombrer la procédure...

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** M. Mazankowski invoque le Règlement.

**M. Mazankowski:** Afin de clarifier les paroles de M. Blais, le président pourrait-il nous donner une idée du travail qui attend le Comité permanent des transports et des communications?

**Le président:** Comme vous le savez, monsieur Mazankowski, nous avons uniquement le bill que nous étudions actuellement et c'est tout.

**M. Mazankowski:** Je vois.

**M. Blais:** Monsieur le président, je ne parle pas uniquement de notre Comité, je veux parler de divers autres comités. Le Comité permanent de la radiodiffusion, des films et de l'assistance aux arts tient des séances, celui de l'énergie en tiendra sous peu, celui de l'expansion économique régionale siégera bien encore une autre fois, le Comité permanent des comptes publics siège actuellement de même que celui des finances, monsieur le président.

**[Text]**

and we have been requested by the opposition party; to hurry on with the job.

Then, all of a sudden, Mr. Chairman, we get these particular motions presented that are not supported by persuasive arguments but are there, Mr. Chairman, I suggest, against the public will, because the public will has indicated its wish to have this particular bill passed. The regulations, as was pointed out by my friend, Mr. McRae, are of secondary importance.

How the guy holds his rod as he tickles your spine is of no interest to me, Mr. Chairman. Whether we enter the turnstile from the left or from the right, or whether we have to horse around for half-an-hour before the pretty young lady starts searching our pockets, Mr. Chairman, is of no interest to me whatsoever. What the requirements are, Mr. Chairman, as far as the length of leg of the females who are going to be attending us at these individual airports is of no interest to me. What prerogative is given to the Minister in selecting those females with gorgeous dimensions is of no interest to me, Mr. Chairman.

● 1655

**Mr. Peters:** The word "sex" should have gone into this.

**Mr. Howard:** You are trying to make the headlines again.

**Mr. McRae:** I would like a copy of the motion. Could we have one made?

**The Chairman:** We could send it out and have it photographed.

**Mr. McRae:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Blais:** Mr. Chairman, in concluding I am simply very concerned about the public reaction, as we all should be, to a delaying tactic which might force us to re-analyse and regurgitate all the regulations in this bill for an indefinite period of time. I am not persuaded that that is advisable.

One hon. gentleman opposite indicated that we have the power, as a committee, to bring forward any document or call any witness etc., with reference to a bill. I suggest that that does not apply to regulations. Regulations are not in effect until the bill is passed.

If the members opposite feel that there is too much latitude granted to the administrators in passing and suggesting to the Governor in Council the regulations that are going to be approved, let them vote against the bill. On the other hand, if they are simply curious as to what exercise one goes through to draft legislation, let them attend, at the direction of the Minister, the department to check out how these particular regulations are being prepared.

Mr. Chairman, I find that the motion is completely out of order in the first instance

**[Interpretation]**

Tous les comités sont actifs actuellement car il y a des projets de loi essentiels à adopter; et il est essentiel de hâter le travail et ce, à la demande de l'opposition.

Maintenant, monsieur le président, on nous présente subitement des motions qui ne sont pas appuyées d'arguments persuasifs, monsieur le président, et d'après moi elles vont à l'encontre du vœu de la population; en effet, le public a fait savoir qu'il voulait voir adopter le bill que nous étudions. Comme l'a fait remarquer mon ami M. McRae, le Règlement est d'une importance secondaire.

La façon dont l'homme tient son appareil pour vous osculter ne comporte aucun intérêt pour moi, monsieur le président. Que l'on passe le tourniquet à gauche ou à droite, ou que l'on doive piétiner sur place pendant une demi-heure avant que la belle jeune dame commence à fouiller vos poches, monsieur le président, ne comporte absolument aucun intérêt pour moi. Je ne m'intéresse aucunement non plus, monsieur le président, à connaître quelle longueur de jambes l'on exige chez les dames qui s'occuperont de nous à ces différents aéroports. Je ne suis aucunement intéressé, monsieur le président, aux prérogatives fournies au ministre pour choisir ces demoiselles dont les mesures sont si généreuses.

**M. Peters:** Le mot «sexe» aurait dû entrer ici.

**M. Howard:** Vous voulez vous faire remarquer à nouveau.

**M. McRae:** J'aimerais recevoir un exemplaire de la motion. Est-ce qu'on pourrait nous en fournir un?

**Le président:** Nous pourrions l'expédier le faire photocopier.

**M. McRae:** Merci, monsieur le président.

**M. Blais:** Monsieur le président, en conclusion je dirais simplement que la réaction du public m'inquiète énormément et nous devrions tous être inquiets devant cette tactique de retardement qui pourrait nous obliger à réanalyser et à réétudier tous les règlements de ce bill pendant un temps indéfini. Je ne pense pas que ceci est souhaitable.

Il y a un honorable député de l'autre côté qui a indiqué que nous avions le droit, à titre de Comité, de présenter tout document ou de faire venir tout témoin etc., dans le cas de l'étude d'un bill. Je prétends que cette façon de procéder ne s'applique pas dans le cas des règlements. Les règlements ne sont pas mis en application avant que le bill ne soit adopté.

Si les députés de l'autre côté pensent que l'on donne trop de latitude aux administrateurs en ce qui concerne l'adoption des règlements qui seront approuvés ainsi que des propositions faites au Gouverneur en conseil à ce sujet, qu'ils votent contre le bill. D'autre part, s'ils veulent simplement savoir comment on rédige une Loi, qu'ils agissent, soit sous la direction du ministre, du ministère, à la façon dont ces règlements en particulier sont préparés afin de vérifier comment l'on procède.

Monsieur le président, je prétends que dès l'origine, cette motion est absolument irrecevable.



[Texte]

**Some hon. Members:** No, no.

**Mr. Forrestall:** Let us move.

**The Chairman:** You cannot really refer to a vote that was taken. We have dealt with the question.

**Mr. Blais:** Yes, I am sorry. I ought not to have said that. I noticed I had said the wrong thing once it came out, Mr. Chairman.

**An hon. Member:** Expunge it.

**Mr. Blais:** I would not have any objections to having it expunged from the record, Mr. Chairman. If anyone would move to have it expunged from the record, I would be ready to second that motion; I would even request a recorded vote.

**Mr. Chairman,** in conclusion I simply wish to indicate that I am concerned about public reaction. People are very concerned about hijacking.

Indeed, this morning in the Justice Committee, Mr. Munro opposite indicated his interest in enlarging the penalty for capital punishment to hijackers because he was concerned about public reaction and the public safety. The matter of public safety is one of the utmost importance, Mr. Chairman. Mr. Munro is quite concerned about that subject as are most citizens in Canada. Just to delay this bill for curiosity's sake to have a review of these particular matters, as to how these particular regulations are drafted, to my mind serves no purpose. It defeats the whole purpose of this Committee's work which is to review this bill clause by clause and to approve or disapprove of it.

I put it to the members opposite, that if they want to vote against this bill, perhaps they can get support to defeat it; otherwise, I suggest, that we should get on with the Committee's business.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Blais. Would the Minister like to comment?

**Mr. Marchand (Langelier):** I do not want to comment. I want to state something.

There is only one document that I would agree to discuss, the document containing the regulations that I will sign for the Cabinet. I am not going to come here and be your witness on all the other documents in the department. I am not going to answer on that because I did not write those regulations.

• 1700

I do not say that those that have been written have no value, but the only document which will have an official value, is the one that I am going to sign. From that moment on it becomes a Cabinet document because these are the regulations that I am going to send up to Cabinet.

**Mr. Howard:** That is why I deliberately picked the word "any" to give the Minister the opportunity to choose which one was the correct one.

[Interprétation]

**Des voix:** Non, non.

**M. Forrestall:** Faisons une proposition.

**Le président:** Vous ne pouvez pas revenir sur un vote qui a été pris. Nous avons traité de cette question.

**M. Blais:** Oui, je m'excuse. Je n'aurais pas dû dire ce que j'ai dit mais j'ai remarqué ceci trop tard, monsieur le président.

**Une voix:** Retirez vos paroles.

**M. Blais:** Je n'aurais aucune objection à ce qu'on les efface du procès-verbal, monsieur le président. Si quelqu'un veut bien proposer qu'on les efface du procès-verbal, je suis prêt à appuyer cette motion, je demanderais même que l'on fasse un vote enregistré.

Monsieur le président, en conclusion, je dirais simplement que je m'inquiète de la réaction du public; les gens sont fort inquiets au sujet de cette question de piraterie aérienne.

En fait, ce matin, au cours de la séance du Comité de la justice, M. Munro, de l'autre côté, a indiqué qu'il voulait que la peine de mort soit appliquée aux pirates aériens car il voulait assurer la sécurité des gens et la réaction du public l'avait impressionné. La question de la sécurité publique est d'une importance suprême, monsieur le président. M. Munro est fort inquiet de cette situation et la plupart des citoyens du Canada le sont aussi. A mon avis il ne sert à rien de retarder ce bill simplement par esprit de curiosité afin de revoir ces questions en particulier, de savoir comment ces règlements particuliers ont été rédigés. Cette façon de procéder va à l'encontre de l'esprit du Comité qui a pour tâche d'étudier ce bill article par article et d'approuver ou de désapprouver le bill.

Je déclare aux députés de l'autre côté que s'ils veulent voter contre ce bill, peut-être obtiendront-ils le soutien nécessaire pour le rejeter; autrement je propose que nous continuions notre travail de Comité.

**Le président:** Merci, monsieur Blais. Est-ce que le ministre aimerait nous apporter quelques remarques?

**M. Marchand (Langelier):** Je ne veux pas apporter de remarques, je veux simplement faire une déclaration.

Il n'y a qu'un seul document dont je suis prêt à discuter et ce document c'est celui qui contient le règlement que je vais signer au nom du cabinet. Je ne veux pas venir ici à titre de témoin pour m'occuper de tous les documents du ministère. Je ne veux pas répondre de ces questions car ce n'est pas moi qui ai rédigé ces règlements.

Je ne dis pas que ces règlements qui ont été rédigés n'ont aucune valeur, mais le seul document qui aura une valeur officielle c'est celui que je vais signer. A ce moment, cela devient un document de cabinet puisque ce sont les règlements que je vais lui envoyer.

**M. Howard:** C'est pourquoi j'ai délibérément choisi le mot «tout» qui donne au ministre la possibilité de choisir le bon document.

[Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** You are not going to have this one because I am not going to sign the regulations before the law is passed and the Cabinet cannot adopt the regulations before the law is passed.

**Mr. Forrestall:** You should not threaten a Committee member.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, no, I am just telling you what you are going to have.

**Mr. Forrestall:** That is a pretty bold threat.

**Mr. Blais:** Mr. Chairman, on a question of privilege.

**The Chairman:** Mr. Blais on a question of privilege.

**Mr. Blais:** Mr. Chairman, there has been a very serious attack on the Minister. There has been a suggestion that the Minister is threatening members of this particular Committee and of course not being a member of this particular Committee the Minister cannot defend himself, Mr. Chairman, but I suggest that remark ought to be withdrawn. There was a frank statement made by the Minister about what he was ready to do and what he felt his ministerial obligations were, Mr. Chairman, and surely he has the right to do that, and it should not be coloured by any member of this particular Committee as being a threat to one's whatever it may be. I suggest, Mr. Chairman, that particular statement ought to be withdrawn.

**Mr. Howard:** You want it both ways, Mr. Blais, you do not mind imputing motives to me who moved the motion, accusing me of some motivation behind it, you know. If you are willing to dish it out then you had better be willing to take it, too, or keep your mouth shut.

**The Chairman:** I am ready to put the question and I have two more names on my list: Messrs. Loiselle and Dupras. If they want to speak, I recognize Mr. Loiselle.

**M. Loiselle:** Monsieur le président, autant les comités peuvent être intéressants et instructifs, autant ils peuvent être ennuyants et faire perdre du temps aux membres du Comité. On voit depuis quelque temps qu'il y a perte de temps à la Chambre.

La Chambre nous a référé l'étude du Bill C-128. A ce sujet, le ministre a affirmé lors de séances antérieures, et de nouveau cet après-midi, qu'il était prêt faire étudier les règlements par les membres du Comité permanent des transports, dès qu'ils seront officiels. Actuellement, on propose l'étude d'un document sans valeur légale administrative parce que ce sont des propositions qui ne sont pas encore acceptées par le ministre et encore moins par le cabinet.

Donc je soutiens l'opinion du ministre, même si certains membres du Comité en étaient insultés. Je pense d'ailleurs qu'on ne doit pas y voir d'insulte car le ministre a été franc.

[Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** Mais vous n'aurez pas celui-ci car je ne vais pas signer les règlements avant l'adoption de la Loi et le Cabinet ne peut adopter les règlements avant que la Loi ne l'ait elle-même été.

**M. Forrestall:** Ne menacez pas un membre du comité!

**M. Marchand (Langelier):** Mais non, je vous dis simplement ce que vous allez obtenir.

**M. Forrestall:** Voilà une menace non ambiguë.

**M. Blais:** Monsieur le président, j'invoque la question de privilège.

**Le président:** M. Blais invoque la question de privilège.

**M. Blais:** Monsieur le président, le ministre a fait l'objet d'une attaque sérieuse. On m'a dit que le ministre menaçait les membres du comité et, puisqu'il n'est pas lui-même membre du comité en question, il ne peut se défendre lui-même. Monsieur le président, cette remarque doit être retirée. Le ministre a dit franchement ce qu'il était disposé à faire et il a précisé quelles étaient à son avis ses obligations ministérielles. Il est certain, monsieur le président, qu'il a le droit de le faire et aucun membre du comité ne peut déformer ses propos et en faire une menace. Selon moi, monsieur le président, cette remarque doit être retirée.

**M. Howard:** Vous voulez tout à la fois, monsieur Blais. Cela ne vous fait rien de m'accuser de noirs desseins lorsque j'ai proposé ma motion. Si vous l'acceptez d'une part, il faut l'accepter également de l'autre ou bien vous taire.

**Le président:** Je suis prêt à mettre la motion aux voix et il me reste deux noms sur ma liste: MM. Loiselle et Dupras. Si M. Loiselle veut prendre la parole, c'est à lui.

**Mr. Loiselle:** Mr. Chairman, committees can be interesting and instructive, but they can also be boring and a waste of time for the members sitting on the committees. Lately, much time has been lost in the House and on the committees.

The House has sent us Bill C-128 for study. In this regard, the Minister has stated at earlier meetings and again this afternoon, that he was ready to have these regulations studied by the members of the Standing Committee on Transport, as soon as the regulations are official. At the present time, we have before us a motion proposing the study of a document without any legal or administrative value, since we are dealing with proposals which have not yet been accepted by the Minister or the Cabinet.

I therefore support the opinion of the Minister, even if certain members of the Committee are offended. I do not believe there is any cause for offense, since the Minister has been frank.



## [Texte]

Nous avons assez de travail à étudier les documents officiels de la Chambre des communes et du Parlement sans nous amuser avec des brouillons qui peuvent être faits par n'importe quels ministères. Depuis trois jours, monsieur le président, nous en sommes à l'article 1. Le projet de loi pourrait être accepté, discuté du moins en une séance ou deux, s'il le faut, de la première à la dernière ligne. Lorsque les règlements seront bien précis et définitifs et acceptés par le cabinet, le ministre s'est engagé à les soumettre à l'étude du Comité permanent des transports. Je crois que c'est la règle à suivre. Il y a actuellement un principe en jeu; c'est que le ministre ne doit pas produire aucun document non officiel pour étude en Comité. Comme il le disait tout à l'heure, il est prêt certainement à apporter un brouillon qui entraînera des débats pendant deux ou trois jours, mais ce seront des discussions inutiles car ce sera à refaire lorsque le document officiel sera soumis.

Dernièrement, les représentants de l'Association canadienne des transports aériens ont admis devant tous les membres du Comité qu'ils avaient la pleine coopération de tous les hauts fonctionnaires du ministère des Transports et que tout se déroulait de façon satisfaisante. Donc si tout se déroule bien pour l'Association, et qu'on accepte d'étudier le projet de loi et ensuite les règlements qui ne seront pas imposés, mais proposés par le cabinet pour qu'ils deviennent officiels, je pense qu'on devrait procéder ainsi.

Depuis deux ou trois jours, il s'est dit beaucoup de choses, ce qui, à mon point de vue, constitue une perte de temps. Nous sommes des hommes sérieux, et tout le monde veut voir venir la fin de la session aussi vite que possible. Pourquoi ne ferions-nous pas montre d'un peu de bonne volonté? De notre côté, nous ne retardons pas l'étude indéfiniment pour rien. Nous laissons à tous les membres des partis de l'opposition toute la latitude possible de s'exprimer et de poser des questions, ce que personne ne peut contester. Mais lorsqu'on demande aujourd'hui même par motion... Well, wait there. Try to listen to the translation and you will understand what I say first.

• 1705

Si on veut faire du travail futile, eh bien, que ceux qui veulent travailler pour rien ou ne discuter que pour le plaisir de discuter et, de parler, se rassemblent dans leur bureau et parlent à leur goût. Même si le ministre apportait les ébauches de règlements, on discute pour rien. Je pense bien que les députés qui représentent un pays comme le Canada ont d'autre chose à faire que de discuter sur des brouillons. On doit discuter sur les mesures législatives ou sur les mesures qui sont proposées par le Cabinet des ministres. Je pense bien que les députés de l'opposition, trouveront assez d'arguments pour faire une bataille en règle quand le projet définitif des règlements sera soumis. Le ministre a avoué que lorsque les règlements seront acceptés par le Cabinet, il les apportera au Comité et que le Comité pourra en discuter librement.

Donc, je ne crois pas qu'aucun privilège ne soit brimé, parce qu'on donne au Comité le loisir de reviser, d'étudier et de faire des propositions. Si l'Association canadienne

## [Interprétation]

We have enough work studying the official documents from the House of Commons without spending our time studying draft measures which could be examined by any one of the government departments. We have spent three days on Clause 1, Mr. Chairman. This bill could be discussed from the first to the last line, even if it is not accepted, in one or two meetings, if this was necessary. When the regulations are precise and definitive, and when they have been accepted by the Cabinet, the Minister has promised to submit them to the Standing Committee on Transport for study. I think that is the procedure to follow. There is one principle involved here: the Minister must not produce any unofficial document for the Committee to study. As he was saying earlier, he is quite prepared to present a draft copy, which will give rise to discussions for two or three days, but these will be quite pointless discussions, since we will have to go through the entire thing again when the official document is submitted.

Recently, the representatives from the Canadian Air Transportation Administration stated before the members of this Committee that they had the full co-operation of all the highly placed representatives from the Ministry of Transport, and that everything was taking place to their satisfaction. If the Administration is satisfied, let us study the bill and then the regulations, which regulations will not be put into application, but merely proposed by the Cabinet, so that they will become official. I think that is the way in which we should proceed.

I feel there has been a great deal of wasted talk in the last two or three days. We are serious people, and everyone wants to see the session come to an end as quickly as possible. Why not show some goodwill? I do not think that we on this side of the table are prolonging the study indefinitely for nothing. We are giving the members of the opposition parties every possible occasion to express themselves and to ask questions, and no one can deny this. But, when someone puts forward a motion today...

Attendez un instant. Écoutez l'interprétation et vous allez pouvoir comprendre ce que je dis.

If we want to accomplish some useful work, those who do not want to accomplish anything or who only want to talk for the pleasure of hearing themselves speak can meet in their offices and talk as much as they like. Even if the Minister puts forward drafts of measures to take, our discussion serves no useful purpose. I think that members representing a country such as Canada have something better to do than to spend their time discussing draft resolutions. We should discuss legislative measures or measures which are proposed by the Cabinet. I think that the opposition members will find enough arguments for a real battle when the definitive regulations are submitted. The Minister said that he would present the regulations to the Committee and that the Committee could discuss them quite freely, once they have been accepted by the Cabinet.

I therefore do not think that any member was denied any privilege because the Committee was given the chance to revise and study the suggested regulations, and

## [Text]

des transports aériens est satisfaite du dialogue qui existe actuellement entre le ministère et eux, je pense que pour le moment les membres du comité devraient en être satisfaits. S'il y avait mécontentement à ce stage-ci entre l'Association des transports aériens et les fonctionnaires du ministère des Transports peut-être que là, les membres du comité auraient des arguments sérieux pour chercher à y redire. Mais en ce moment, nous ne discutons pas sérieusement si nous voulons étudier des brouillons. Qu'on attende que le Ministre ait signé ces règlements, qu'ils aient été acceptés par le Cabinet. Je n'appuie pas entièrement l'opinion du ministre lorsqu'il dit qu'il est prêt à suggérer au Comité les règlements qu'il aura signés. Cela ne veut pas dire même si ces règlements sont signés par le ministre, qu'ils seront acceptés par le Cabinet.

Donc, si on veut discuter positivement, travaillons positivement et attendons que les mesures qui seront proposées par le Cabinet à la Chambre et à tous soient soumises aux membres du Comité ici siégeant. Je ne crois pas qu'on puisse discuter, comme M. Munro le mentionnait auparavant, de l'aéroport de Prince-Albert en comparaison à Montréal, Toronto, et Winnipeg. Nous ne pouvons pas les discuter, parce qu'on ne nous a pas soumis les règlements. Je suis convaincu, que même M. McLeish de l'Association a admis que la discussion portait sur l'envergure de chaque aéroport et que les mêmes normes ne s'appliqueraient pas à chaque aéroport.

Donc, pourquoi ne pas attendre. Agir intelligemment, si je puis employer l'expression sans offenser aucun député de l'opposition, pourquoi ne pas attendre que les règles officielles proposées par le Cabinet, soient soumises au Comité permanent des transports.

Je m'opposerais au fait que les règlements qui seraient soumis par le Cabinet des ministres, ne soient pas soumis au comité de Transports, mais qu'on veuille aujourd'hui nous faire accepter une motion pour qu'on discute des brouillons, je m'y objecte. On a assez de choses sérieuses à faire et les membres de l'Opposition ont assez de munitions contre les projets et les documents officiels soumis par le Cabinet, sans qu'on se mette à chercher pagaille, chercher des poux dans des perruques. C'est bien simple. C'est mon opinion. S'il y avait une motion d'examen des règlements proposés par le ministre sans qu'ils soient soumis par le Cabinet, je m'y opposerais parce que même là, je pense que le Cabinet peut apporter des changements aux propositions qui seraient faites par le ministre.

Donc, il y aurait encore discussion inutile parce qu'il faudrait reprendre ensuite les règlements proposés par le Cabinet des ministres. Il y aurait beaucoup de choses à dire, monsieur le président. J'appuie ce que les membres de ce côté-ci ont endossé cet après-midi, mais je crois qu'actuellement on retarde inutilement l'adoption du Bill C-128. Je pense que mes collègues de l'Opposition devraient faire un effort vu que le ministre a consenti, je le répète, à nous soumettre plus tard les règlements lorsqu'ils seront officiels.

## [Interpretation]

even to make its own suggestions. If the Canadian Air Transportation Administration is satisfied with the exchanges they are now having with the Department, I think that the members of the Committee should also be satisfied with them. If there were some misunderstanding at this point in time between the Air Transportation Administration and the representatives of the Ministry of Transport, the members of the Committee would perhaps have something to say. But, at this point in time, we are not seriously discussing whether or not we want to study draft regulations. Let us wait for them to be approved by the Minister and accepted by the Cabinet. I do not entirely support the opinion of the Minister when he says he is ready to suggest to the Committee that it approve the regulations he himself already will have approved. This does not mean that these regulations will be accepted by the Cabinet, even if they are approved by the Minister.

If we really want to have a meaningful discussion, we should work in a positive fashion and wait for measures to be proposed by the Cabinet to the House, and then wait for these measures to be submitted to the members of this Committee. I do not believe that we can discuss the Prince Albert Airport by drawing comparisons with Montreal, Toronto and Winnipeg, as Mr. Munro mentioned earlier. We cannot discuss this, because the regulations have not yet been submitted to us. I am convinced, as is Mr. McLeish from the Administration, that the discussion dealt with the dimensions of each airport, and that the same standard did not apply in each case.

In that case, why not wait? If we are going to act in an intelligent fashion, and if I might use this expression without offending any opposition members, why not wait for the official regulations proposed by the Cabinet to be submitted to the Standing Committee on Transport.

I do not object to the regulations submitted by the Cabinet not being submitted to the Transport Committee. But I do object to making us accept a motion to discuss draft measures. We have enough serious work to do, and the members of the Opposition have enough initiative to use against projects and the official document submitted by the Cabinet, without our trying to confuse matters further by discussing rough drafts. That is my opinion. If there was a motion for us to study the regulations proposed by the Minister, without these regulations being submitted by the Cabinet, I would also object, because I feel that the Cabinet could make some modifications to the propositions put forward by the Minister.

This means that there would be further useless discussion, since we would have to discuss again the regulations proposed by the Cabinet. There would be a great many things to say about them, Mr. Chairman. I support what the members on this side of the table approved this morning, but, at the present time, I think that we are delaying the adoption of Bill C-128 to no good purpose. I think that my colleagues on the other side of the table should make an effort, since the minister has agreed to submit to us the regulations when they are official.



[Texte]

• 1710

Je pense qu'on devrait faire un effort pour étudier le projet de loi article par article et que, lorsque le règlement sera accepté par le Cabinet, on pourra reprendre la discussion sur le règlement. Au moins on pourra alors discuter d'un document officiel.

**The Chairman:** Mr. Dupras.

**Mr. Dupras:** Thank you very much for giving me this chance of contributing to this very select committee.

**An hon. Member:** You have been doing that for three days.

**The Chairman:** Order, gentlemen.

**Mr. Dupras:** I was told how difficult it was for many reasons to become a member of this very select committee, and I have been trying ever since I was elected to become part of this Committee. I found myself this afternoon welcomed at the door of this Committee, and I am sure that others have enjoyed the same welcome mat. I was also told by many members of this Committee what a tight ship you have run, sir, since your election last February. I want to commend you for the great power you seem to exert as Chairman of this Committee.

Monsieur le président, je voudrais moi aussi, pour mon édification et mon information, poser quelques questions pour favoriser le progrès des travaux. D'abord, je me demande si notre ordre de renvoi stipule que nous devons rédiger les règlements qui vont être incorporés au Bill C-128 ou bien faire l'étude du projet de loi. C'est une question que je me dois de poser parce que, selon la proposition que j'ai devant moi, celle du député Howard, il semble bien que l'ordre de renvoi est mal interprété, on semble se méprendre sur l'ordre de renvoi. Avant d'aller plus loin, peut-être, monsieur le président, pourriez-vous dire si l'ordre de renvoi comprend l'étude des règlements qui vont être incorporés dans le projet de loi?

**The Chairman:** The bill has been referred to the Committee to be studied and passed. We had quite a lengthy discussion on the bill. We called as witnesses three airport managers. At the last meeting we attempted to go into a clause-by-clause study, and much to my regret we are still on the first clause.

**M. Dupras:** Donc, monsieur le président, vous avez été à même d'interroger des spécialistes de l'aviation, des spécialistes en sécurité, naturellement. Devrions-nous nous prétendre spécialistes en sécurité et rédiger un programme de règlements de sécurité à imposer aux différents aéroports du Canada, afin d'assurer la protection du public voyageurs?

Dans les notes explicatives, on dit que le projet de loi a pour objet de prévoir l'établissement de mesures de sécurité dans les aérodromes, y compris la fouille des personnes et des biens pour la protection des passagers, des équipages et des aéronefs. Alors, si l'esprit du projet de loi est d'assurer la protection du public voyageur, des avions et du personnel à bord des aéronefs, ce n'est pas la responsabilité du Comité de rédiger les règlements. Les mesures de sécurité qui devraient plutôt être préparées et soumises par les spécialistes, en collaboration

[Interprétation]

I think that an effort should be made to study the bill clause by clause, and, when the regulations have been accepted by the Cabinet, we could discuss the regulations again. We would at least be discussing an official document.

**Le président:** Monsieur Dupras, vous avez la parole.

**M. Dupras:** Merci beaucoup pour me permettre de contribuer à ce Comité de très haut standard.

**Une voix:** C'est ce que vous faites depuis trois jours.

**Le président:** A l'ordre, messieurs.

**M. Dupras:** On m'a dit combien il était difficile de devenir membre de ce Comité fort sélectif et depuis que j'ai été élu j'ai voulu devenir membre de ce Comité. Cet après-midi on m'accueille dans ce Comité et je suis sûr que d'autres aussi ont aussi été heureux d'être reçus de la même façon. Beaucoup de membres du Comité m'ont aussi indiqué comme tout marchait bien dans le Comité depuis que vous aviez été élu en février dernier. Je veux donc vous féliciter pour cette immense autorité dont vous semblez jouir comme président du présent Comité.

Mr. Chairman, I should also like to ask a few questions, for my own edification and for my information. First of all, I wonder if our order of referral stipulates that we must draw up regulations which will be incorporated into Bill C-128, or if we are to study the bill. This is a question which I must ask, since according to the proposal which I have before me, one made by Mr. Howard, it would seem that the order of referral has not been correctly interpreted. There seems to be some confusion. Before going any further, could you perhaps tell, Mr. Chairman, if the order of referral includes a study of the regulations which are going to be incorporated into the bill?

**Le président:** Le projet de loi a été renvoyé au Comité pour être étudié et adopté. Nous avons discuté assez longuement de ce projet de loi. Trois gérants d'aéroport ont comparu comme témoins. A la dernière réunion nous avons essayé d'étudier le projet de loi article par article, mais, malheureusement, nous en sommes toujours au premier article.

**Mr. Dupras:** This means that you even brought in specialists in aircraft security. Are we to claim that we are security specialists and draw up a series of security regulations to be adopted by airports in Canada, in order to protect the travelling public?

In the explanatory notes, it is said that the bill aims at establishing security measures in airports, including body searches and the examination of goods, for the protection of passengers, crews and the safeguarding of aircraft. If the spirit of the bill seeks to protect the travelling public and the personnel of the planes in which they fly, and to safeguard the planes, it is not the responsibility of this Committee to draw up these regulations. The security regulations which should be prepared and submitted by the specialists in collaboration with the airline companies

## [Text]

avec les compagnies et les pays membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale afin d'assurer une certaine sécurité pour les passagers.

Je pense bien qu'il ne s'agit pas pour nous, Canadiens, d'arriver avec notre gamme de mesures de sécurité, non plus que pour les pays membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale, les États-Unis, la France, la Belgique et les autres pays. Dans ce cas-ci il faut faire confiance à ceux qui ont étudié comment ont procédé les pirates afin de contrecarrer les possibilités de succès chez-eux. On a vu, par exemple, certains de ces pirates de l'air utiliser toutes sortes de moyens; certains ont monté avec des parachutes et dans un certain type d'avion, comme le DC-9 qui comporte une porte à l'arrière, il est assez facile d'en descendre en parachute, après avoir calculé le temps que prendrait l'avion pour se rendre à un point prédéterminé. A ce moment, tout simplement, il ordonnent à l'équipage de leur fournir l'équipement nécessaire et l'argent et ensuite ils font une sortie pas trop compliquée par la porte arrière. D'autres utilisent d'autres moyens. Bien sûr que les pays membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale ont étudié toutes les méthodes employées par les pirates de l'air et qu'ils en sont venus à la conclusion qu'ils devaient mettre au point un nombre de mesures qui pourraient être adoptées par tous les pays membres afin d'assurer la protection des passagers, de l'équipage et du fret.

Il m'est arrivé une expérience personnelle dans un aéroport d'Europe. À un moment donné, on a découvert qu'il y avait une pièce de bagage de plus que ce que les passagers avaient déclaré. Alors l'équipage nous a invités à descendre de l'avion chacun à notre tour après avoir vidé l'avion des bagages, afin que chacun des passagers aille lui-même identifier ses bagages. Ensuite, une fois identifiés tous les bagages, on s'est aperçu qu'un employé avait mal fait le compte, et que le nombre correspondait avec les déclarations des passagers.

C'est seulement un exemple, monsieur le président, dont je veux me servir pour indiquer combien il est difficile de préparer des mesures de protection ou des règlements sans avoir au préalable, consulté les compagnies des autres pays membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale, afin d'arriver à des moyens éprouvés et trouvés sûrs et efficaces pour la protection des passagers.

Il y a aussi plus que la protection des passagers et de l'équipage, que la protection du fret et des aéronefs. Il y a aussi toute l'industrie de l'aviation qui est compromise si les compagnies et les pays membres de l'Organisation n'arrivent pas à adopter un moyen pour assurer que le public voyageur pourra continuer à voyager en avion en toute sécurité et en sachant qu'ils pourront se rendre à destination sans avoir à faire un détour par Cuba ou par l'Algérie.

L'industrie de l'aviation en est une qui se développe considérablement. C'est peut-être l'industrie qui se développe le plus depuis une dizaine d'années, monsieur le président. Seulement, son développement pourrait être compromis si la confiance du public voyageur cessait, si le public voyageur était contraint de se demander s'il

## [Interpretation]

and the member countries of the International Civil Aviation Organization in order to guarantee passengers some measure of protection.

I do not feel that it is up to Canada to draw up a series of security measures, anymore than it is the responsibility of the member countries of the International Civil Aviation Organization such as the United States, France, Belgium, or any of the other countries. In such a case, we must have confidence in those who have studied how air pirates operate, in order to successfully prevent them from carrying out their designs. For example, we have seen some of these air pirates using all sorts of methods. Some have worn parachutes, and, in a certain kind of plane, such as the DC-9, which has a back door, it is relatively easy to parachute from the plane, after calculating the time it would take for the plane to arrive at a predetermined point. The air pirate then simply orders the crew to provide them with the necessary equipment and the money, and then they leave the plane without too much fuss through the back door. Other air pirates use different methods. Naturally, the member countries of the International Civil Aviation Organization have studied all the methods used by air pirates, and they have reached the conclusion that they should come up with a number of measures which could be adopted by all the member countries in order to protect the passengers and crew and safeguard the cargo.

I myself had an experience in an airport in Europe. At a given moment, it was discovered that there was an extra piece of luggage, in addition to the luggage which the passengers had already declared. The crew then asked us to leave the plane, after they removed the luggage from the plane so that each passenger could himself identify his own luggage. Then, once all the luggage was identified, it was discovered that an employee had made a mistake in counting the pieces of luggage, and that the number of bags corresponded with the declarations made by the passengers.

This is just one example, Mr. Chairman, one which I want to use to show how difficult it is to come up with protective measures or regulations without first having consulted airline companies from the other member countries of the International Civil Aviation Organization, in order to come up with proved and efficient measures for the protection of passengers.

In addition to protecting passengers and crew, one must also think of safeguarding the cargo and the airplanes themselves, the entire aviation industry will be in trouble if the airline companies and the member countries of the Organization are not successful in finding some way of assuring that the travelling public will be able to continue to travel by air in all security, knowing that they will be able to reach their destination without having to make a detour via Cuba or Algeria.

The aviation industry is developing at a rapid pace. It is perhaps the industry which has developed the most in the last ten years or so. However, it may not continue to develop and grow if the travelling public loses confidence in air travel, and if passengers begin to ask themselves if it is wise to travel so much by plane, when they do not



[Texte]

est sage de continuer à voyager sans savoir si on se rendra à destination aujourd'hui ou demain et sans savoir si même on s'y rendra jamais.

Alors, c'est probablement cette volonté d'assurer l'avenir de l'aviation, de rassurer ce public voyageur qui est appelé à prendre les avions, monsieur le président, qui nous ont amenés à adopter des moyens pour assurer la sécurité des avions. Naturellement, je pourrais étudier la recevabilité de l'amendement qui a été proposé; mais elle a sûrement été étudiée par d'autres membres du Comité, monsieur le président, des gens qui sont membres du Comité depuis plus de temps que moi et d'autres voudront sûrement le faire, monsieur le président, et c'est ceux-là que je m'empresse de céder la parole. Monsieur le président, je vous remercie beaucoup.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Dupras. Mr. Peters is the next person on my list.

• 1720

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, we have listened to a lot of very good arguments in the last hour that indicate the reasons why these regulations should be available, although I do not think they were done for that purpose. But they really, in fact, have highlighted the reason for the regulations. I think the Minister's statement that he was going to have a signed statement attached to this bill when he presents it to Cabinet, in effect eliminates the need for one section of the bill. References have been made by other members, including the last speaker, to the ICAO regulations which are, as I understand them, a universal recommendation of the International Civil Aeronautics Organization. It has developed protocols or something of that nature regarding an international acceptable outline indicating the minimum and maximum of security. That probably explains some of the clauses like Clause 6, which worries a number of people. If your baggage is searched by force, how is the baggage put back in? For instance, I am sending some diamond drill equipment to another country and that type of equipment is expensive and is always packaged in a very secure manner. Therefore, Mr. Chairman, I would think that we need more time to discuss this, and there are many more arguments. So therefore, Mr. Chairman...

**The Chairman:** On that point, Mr. Peters, just before you conclude, I would like to say to the Committee and to you that the Minister's officials have given me the copy of the International Civil Aviation Organization's resolutions with regards to the agreement reached, a general agreement on regulations for the International Aviation Association. It is a big booklet, and I wondered if the Committee would be satisfied to look it over with the assistance of the Minister. It is thought that in answer to your question, Mr. Howard, the Appendices "A" and "B", from page 35 to page 42, would probably be all that was requested, and that could be made an appendix to today's Committee proceedings if somebody would suggest that at some later time today.

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, I would like to see this attached as an appendix if the Committee would so wish, and I will so move that this be attached as an appendix.

Motion agreed to.

[Interprétation]

know when they are going to reach their destination, or if they are going to reach their destination at all.

It is probably this desire to protect the future of the aviation industry as well as the travelling public, which makes such wide use of air travel, which has led us to adopt security measures for the protection of airplanes and their passengers and crews. I of course would like to study the acceptability of the amendment which has been proposed. The amendment must have been studied by other members of the Committee, who have been sitting on this Committee longer than me, and other members will most probably want to examine it as well. So, Mr. Chairman, I hasten to give them the floor. Thank you, Mr. Chairman.

**Le président:** Merci, monsieur Dupras. M. Peters a la parole.

**M. Peters:** Monsieur le président, nous avons entendu plusieurs arguments valables au cours de la dernière heure, et ceux-ci démontrent la nécessité de rendre ces règlements disponibles bien que je ne crois pas qu'ils aient été formulés à cette intention. En réalité, ils ont démontré la raison d'être de ces règlements. Le ministre a dit qu'il aurait une déclaration signée annexée à ce projet de loi lors de la présentation de celui-ci au Cabinet, et ceci élimine une partie du projet de loi. D'autres membres, incluant le dernier orateur, ont fait allusion aux règlements de l'OACI qui, si je comprends bien, font l'objet d'une demande universelle de la part de l'Organisation de l'aéronautique civile internationale. Celle-ci a mis au point des protocoles ou quelque chose du genre concernant une marche à suivre acceptable au niveau national indiquant le minimum et le maximum de sécurité. Cela explique probablement certaines dispositions comme l'article 6, qui inquiète un bon nombre de personnes. Si vos bagages sont fouillés, de quelle façon vous reviennent-ils? Par exemple, si j'envoie à un autre pays un équipement coûteux destiné au traitement du diamant, et qu'il est emballé d'une façon très sûre. Alors, monsieur le président, nous devons étudier plus attentivement cette question et plusieurs autres arguments peuvent être apportés. Monsieur le président...

**Le président:** A ce sujet, monsieur Peters, avant que vous apportiez votre conclusion, j'aimerais informer le Comité que les représentants du ministre m'ont donné un exemplaire des règlements de l'OACI concernant les buts qu'ils veulent atteindre, un accord général sur les règlements de l'Association d'aviation internationale. C'est un dépliant assez imposant, et je me demandais si le Comité désirait l'étudier en compagnie du ministre. En réponse à votre question, monsieur Howard, les annexes «A» et «B» de la page 35 à 42, apporteraient des réponses suffisantes et cela pourrait être ajouté en annexes aux études du Comité d'aujourd'hui si quelqu'un le désire un peu plus tard au cours de la journée.

**M. Peters:** Monsieur le président, j'aimerais que l'on l'annexe, si le Comité le désire.

La motion est adoptée.

[Text]

**The Chairman:** Fine. Now you can carry on, Mr. Peters.

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, in light of the tabling of this document and the other information that we received from interested parties this afternoon, I move adjournment.

**The Chairman:** You are presenting a motion to adjourn.

**Mr. Peters:** Yes.

**The Chairman:** It is not debatable. It does not need a seconder. All those in favour of a motion to adjourn...

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** The meeting is adjourned.

[Interpretation]

**Le président:** Très bien, vous pouvez continuer, monsieur Peters.

**M. Peters:** Monsieur le président, après la présentation de ce document et les autres informations que nous avons reçues des parties qui sont intéressées, cet après-midi, j'ajourne la réunion.

**Le président:** Vous présentez une motion afin d'ajourner.

**M. Peters:** Oui.

**Le président:** Vous n'avez pas besoin d'être secondé. Que tous ceux qui sont en faveur d'ajourner...

**Des voix:** Accepté.

**Le président:** La réunion est ajournée.



## APPENDIX "D"

*Extracts from RESOLUTIONS ADOPTED BY THE ASSEMBLY AND INDEX TO DOCUMENTATION—ASSEMBLY—SEVENTEENTH SESSION (Extraordinary)—Montreal, 16-30 June 1970—Issued by authority of the Secretary General—INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION*

## APPENDIX A TO RESOLUTION A17-10

## MINIMUM SPECIFICATIONS AND PRACTICES FOR NORMAL APPLICATION

*Security Measures for the Protection of Aircraft on the Ground and in the Processing of Passengers, Crew, Mail and Freight*

*Protection of Aircraft on the Ground and of Ground Installations and Facilities*

1. All airports should be provided with physical barriers, such as fencing, adequate to separate the movement area from areas open to public access and to protect other facilities or zones on the airport vital to the safe operation of aircraft or which might require special attention; such barriers will require periodic surveillance.
2. Arrangements should be made to prevent unauthorized access to airports through service systems such as sewers, ducts, tunnels, etc.
3. Limited areas should be defined for movement of passengers and vehicles on the air-side.
4. There should be physical barriers which prevent access by unauthorized persons to baggage conveyors and to handling and make-up areas for baggage, cargo and mail.
5. Arrangements should be made for the guarding, physically and/or electronically, including illumination, of all parked aircraft on aprons and in and around hangars and adjacent areas.
6. Satisfactory means of identification and control should be introduced for all persons and vehicles seeking access to and permitted on the air-side.
7. The responsible authorities should interrogate and, if warranted, search any person found at a place on the airport or related aeronautical facility to which he was not authorized access.
8. Arrangements should be made for the availability of an adequate security force with high mobility and equipped with radio communication and other required facilities to help protect the aircraft in the event of attack in the airport area.
9. Effective surveillance should be maintained over any persons in the vicinity of or having access to aircraft.

## APPENDICE «D»

*Extraits de RÉOLUTIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE ET INDEX ANALYTIQUE DE LA DOCUMENTATION—ASSEMBLÉE—DIX-SEPTIÈME SESSION (Extraordinaire)—Montréal, 16-30 juin 1970—Textes publiés sous l'autorité du Secrétaire général—ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE*

## APPENDICE A À LA RÉOLUTION A17-10

## SPÉCIFICATIONS ET PRATIQUES MINIMALES D'APPLICATION NORMALE

*Mesures de sûreté pour la protection des aéronefs au sol et pour l'acheminement des passagers, des équipages, des bagages, de la poste et du fret*

*Protection des aéronefs au sol et des installations et services au sol*

1. Tous les aéroports devraient être dotés d'installations adéquates, notamment de clôtures, pour séparer l'aire de mouvement des zones ouvertes au public et pour protéger les autres installations ou zones de l'aéroport qui sont vitales pour une exploitation sûre des aéronefs ou qui pourraient exiger une protection spéciale; ces installations devront faire l'objet d'une surveillance périodique.
2. Il faudrait prévoir des arrangements afin d'interdire l'accès des aéroports par les galeries souterraines, les égouts, etc.
3. Des zones limitées pour le mouvement des passagers et des véhicules du côté piste devraient être définies.
4. Des moyens physiques devraient interdire d'accéder sans autorisation aux convoyeurs à bagages, aux zones de manutention et d'emballage pour les bagages, le fret et la poste.
5. Des arrangements devraient être pris pour assurer la garde, par des moyens physiques et/ou électroniques, y compris par un éclairage approprié, de tous les aéronefs stationnés sur l'aire de trafic, dans les hangars et aires adjacentes ou leurs abords.
6. Des moyens satisfaisants devraient être institués pour assurer la vérification et le contrôle de l'identité de toutes les personnes et de tous les véhicules qui cherchent à accéder au côté piste et sont autorisés à y pénétrer.
7. Les autorités responsables devraient interroger et, si c'est justifié, fouiller toute personne présente en un lieu de l'aéroport ou des installations et services aéronautiques connexes auquel elle n'est pas autorisée à accéder.
8. Des arrangements devraient être pris pour assurer la présence d'un personnel de sûreté adéquat, très mobile et doté de moyens de communication radio et autres moyens nécessaires pour aider à protéger les aéronefs en cas d'attentat dans la zone de l'aéroport.
9. Une surveillance efficace devrait être exercée sur toute personne qui se trouve au voisinage de l'aéronef ou qui y a accès.

10. Consideration should be given to obtaining or installing minimum quantities of the technical devices required under conditions covered by Appendix B.

*Processing and Protection of Passengers, Crew and Baggage*

11. The unauthorized carriage of weapons by individuals on board aircraft should be prohibited.

12. The carriage of weapons on board aircraft by law enforcement officers and other authorized persons will be governed by the laws of the States involved. The carriage of weapons belonging to other persons should be allowed only when the weapons have been inspected by the carrier to determine that they are not loaded, if applicable, and then only if stowed in a place inaccessible to passengers. Wherever possible, such weapons should be stowed in the baggage or cargo holds.

13. Precautions should be taken to ensure that normally only baggage of passengers actually travelling on the flight (and previously cleared unaccompanied baggage) is loaded on the aircraft.

14. There should be adequate supervision of passengers and baggage moving between aircraft and terminal buildings.

15. States, in accordance with their national law, should make or encourage arrangements which will make available law enforcement officials with authority to assist in cases of suspected unlawful activity and should arrange for governmental support of any refusal to carry a passenger and in the questioning of suspect passengers.

16. Notices should be posted at conspicuous places in terminal buildings warning persons of such matters as penalties for the illegal carriage of weapons on board aircraft and that they are liable to search.

17. Automatic vending machines for passenger flight insurance should be banned from airport premises and from city passenger air terminals.

*Processing of Unaccompanied Baggage and Cargo*

18. Unaccompanied baggage and cargo should be subjected to selective inspection/screening.

19. Air carriers should introduce security measures to protect unaccompanied baggage and cargo after it has been received by the carrier.

*Processing of Air Mail and Air Parcel Post*

20. Air mail and air parcel post should be subjected to selective inspection/screening.

21. States should, by enactment of national legislation or otherwise, provide for authority to examine air mail and air parcel post.

22. Procedures should be adopted which would prevent the loading aboard aircraft of air mail and air parcel

10. Il faudrait aussi envisager d'obtenir ou d'installer un nombre minimal de dispositifs techniques requis dans les circonstances exposées à l'Appendice B.

*Acheminement et protection des passagers, des équipages et des bagages*

11. Le transport non autorisé d'armes par des personnes à bord des aéronefs devrait être interdit.

12. Le port d'armes à bord des aéronefs par des agents chargés de l'application de la loi et autres personnes autorisées sera régi par la législation des États intéressés. Le transport d'armes appartenant à d'autres personnes ne devrait être autorisé que si les armes ont été inspectées par le transporteur pour que ce dernier vérifie qu'elles ne sont pas chargées, dans le cas des armes à feu, et sous réserve qu'elles soient placées à un endroit inaccessible aux passagers. Autant que possible, ces armes devraient être placées dans les soutes à bagages ou à fret.

13. Il faudrait prendre des précautions pour s'assurer que, normalement, seuls les bagages des passagers qui voyagent à bord de l'avion (et les bagages non accompagnés ayant déjà subi une vérification) sont chargés sur l'avion.

14. Les mouvements de passagers et de bagages entre l'aéronef et l'aérogare devraient faire l'objet d'une surveillance appropriée.

15. Les États devraient, conformément à leur législation nationale, prendre des dispositions, ou encourager des dispositions, qui permettent de faire appel à l'aide d'agents chargés de l'application de la loi dans les cas où une activité illicite est suspectée et ils devraient veiller à ce que l'appui des autorités soit donné en cas de refus de transporter un passager et en cas d'interrogation des passagers suspects.

16. Des avis devraient être affichés en des points bien choisis de l'aérogare pour informer, par exemple, les passagers des peines dont est passible le transport illicite d'armes à bord des aéronefs et pour les informer qu'ils peuvent être soumis à une fouille.

17. Les distributeurs automatiques de polices d'assurance pour les passagers devraient être interdits dans les locaux de l'aéroport et dans les aérogares en ville.

*Acheminement des bagages non accompagnés et du fret*

18. Les bagages non accompagnés et le fret devraient faire l'objet d'une inspection sélective ou d'un filtrage.

19. Les transporteurs aériens devraient prendre des mesures de sûreté pour protéger les bagages non accompagnés et le fret après en avoir pris possession.

*Acheminement de la poste aérienne et des colis-postaux aériens*

20. La poste aérienne et les colis postaux devraient faire l'objet d'une inspection sélective ou d'un filtrage.

21. Les États devraient, par la promulgation d'une législation nationale ou autrement, instituer le droit d'examiner la poste aérienne et les colis postaux.

22. Des procédures devraient être adoptées pour empêcher qu'on ne charge à bord des aéronefs de la poste



post which had not been received through normal postal channels.

23. Air carriers should, in collaboration with the postal authorities, introduce security measures to protect air mail and air parcel post after it has been received by the carrier.

*Security Measures in the Vicinity of Airports  
Surveillance over Airport Perimeter and Surrounding Areas*

24. There should be surveillance of the surroundings of airports so as to guard against ground-based attacks from outside the airport against aircraft and aviation installations and facilities. The surveillance may be carried out in the form of patrols of the airport perimeter by suitably equipped guards, from observation posts, through the use of closed-circuit TV, etc. Special attention should be paid to areas providing easy cover for saboteurs, such as wooded areas, parking lots, etc., and to areas under the usual approach and take-off paths of aircraft.

*Co-ordination with Local Enforcement Authorities, Fire Departments, etc.*

25. Local (i.e. non-airport) enforcement authorities, fire departments, etc., should fully co-ordinate with local airport authorities the planning and the handling of problems that might arise in the vicinity of airports (i.e. not within the airport perimeter itself) and be able to provide an immediate response when alerted.

*Measures To Be Taken on the Ground and in the case of an Unlawful Seizure or Explosion on Board Aircraft during Flight\**

26. Develop standard procedures for advising all parties concerned.

27. Develop special procedures, as necessary, to expedite the handling by air traffic service authorities of an unlawfully seized aircraft or, in the case of an explosion, its landing at the nearest available suitable airport.

28. In the event of an emergency:

i) Immediately alert the following:

a) appropriate search and rescue units;

b) air traffic service units likely to be involved in the further conduct of the flight; and

c) airport of intended destination and other appropriate airports.

ii) Respond to all requests from the pilot-in-command.

iii) Transmit useful information to the aircraft concerned at the request of the pilot-in-command if radio communications so permit or, alternatively, in the event

aérienne et des colis postaux qui n'auraient pas été reçus par les voies postales normales.

23. Les transporteurs aériens devraient, en collaboration avec les administrations postales, prendre des mesures de sûreté pour protéger la poste aérienne et les colis postaux après leur livraison aux transporteurs.

*Mesures de sûreté au voisinage des aéroports  
Surveillance du périmètre et des abords des aéroports*

24. Il faudrait surveiller les abords des aéroports afin de prévenir les attaques à partir du sol menées de l'extérieur de l'aéroport contre des aéronefs ou des installations et services aéronautiques. La surveillance peut être effectuée par des gardes équipés comme il convient patrouillant le périmètre de l'aéroport, à partir de miradors, au moyen de la télévision en circuit fermé etc. Il convient de prêter une attention particulière aux zones où des saboteurs peuvent facilement se cacher, comme les zones boisées, les terrains de stationnement d'automobiles, etc. ainsi qu'aux zones situées sous les trajectoires normales d'approche et de décollage des aéronefs.

*Coordination avec les autorités locales chargées de faire respecter la loi, avec les services d'incendie, etc.*

25. Les autorités locales (c'est-à-dire extérieures à l'aéroport) chargées de faire respecter la loi, les services d'incendie, etc., devraient pleinement coordonner avec les autorités aéroportuaires locales la planification et la solution des problèmes qui peuvent se poser au voisinage des aéroports (c'est-à-dire hors du périmètre de l'aéroport proprement dit), et être en mesure de réagir immédiatement lorsqu'ils sont alertés.

*Mesures à prendre au sol en cas de capture illicite ou d'explosion à bord d'un aéronef en vol\**

26. Élaborer des procédures normalisées pour aviser toutes les parties intéressées.

27. Élaborer, selon les besoins, des procédures spéciales pour accélérer l'acheminement, par les services de la circulation aérienne, de l'aéronef illégalement capturé ou, dans le cas d'une explosion, son atterrissage sur le plus proche aéroport convenable et disponible.

28. En cas d'urgence;

(i) Alerter immédiatement:

a) les organes appropriées de recherches et de sauvetage;

b) les organes des services de la circulation aérienne qui seront probablement appelés à s'occuper de la poursuite du vol; et

c) l'aéroport de destination prévu et d'autres aéroports intéressés.

(ii) Répondre à toutes les demandes du pilote commandant de bord.

(iii) Transmettre tous renseignements utiles à l'aéronef intéressé à la demande du pilote commandant de bord si les communications radio-téléphoniques le permet-

\*Certain measures to be taken are described in Annex 11, Chapter 5, and in the Procedures for Air Navigation Services—Rules of the Air and Air Traffic Services.

\*Certaines mesures à prendre sont décrites au chapitre 5 de l'Annexe 11, ainsi que dans les Procédures pour les services de navigation aérienne—Règles de l'air et services de la circulation aérienne.

of no communication with the aircraft continue to transmit information pertinent to the safe conduct of the flight.

iv) Take all possible action to expedite the conduct of the flight, including approach and take-off phases, as appropriate.

*Measures To Be Taken on the Ground in the case of Bomb Threats or Alarms*

29. Develop an organizational plan for responding to bomb threats and alarms which clearly places responsibility for action and defines the role of each participant. The plan should be fully co-ordinated with all parties concerned, including

- airport management;
- security authorities;
- rescue and fire-fighting service;
- airlines;
- pilot-in-command
- air traffic services (which should, if appropriate, transmit any useful information to other air traffic service units);
- cargo-forwarding agents;
- postal service;
- medical service;
- customs and immigration authorities.

30. Develop procedures for responding to bomb threats and alarms. These procedures should define in detail the exact actions to be taken by particular parties.

31. Provide any necessary facilities, such as a remote aircraft parking position and bomb disposal area.

32. Ensure that personnel assigned to handle bombs are suitably trained.

*General Security Measures Aboard Aircraft in Flight*

33. The door between the passenger and flight crew compartments should be capable of being locked from the flight crew compartment.

34. Consideration should be given by Contracting States to having installed in aircraft a closed-circuit TV system to enable the flight crew to keep watch on the passenger compartment(s).

35. Consideration should be given by Contracting States to installing in aircraft a discreet alarm system under the control of the cabin attendants to enable them unobtrusively to alert the flight crew of a problem in the passenger compartment(s).

*Measures To Be Taken in the Air in the case of Unlawful Acts, or Threats Thereof, on Board Aircraft*

36. States should review the regulatory provisions with respect to aircraft smoke dispersal methods to check the

tent ou, s'il est impossible de communiquer avec l'aéronef, continuer à transmettre tout renseignement pertinent pour la sécurité du vol.

(iv) Prendre toutes les mesures possibles pour accélérer la conduite du vol, y compris les phases d'approche et de décollage, selon le cas.

*Mesures à prendre au sol en cas de menaces ou d'alertes à la bombe*

29. Élaborer un plan d'organisation qui permette de répondre aux menaces et alertes à la bombe en définissant clairement la responsabilité et le rôle de chaque participant. Le plan devrait être établi en coordination étroite avec toutes les parties intéressées, notamment avec

- la direction de l'aéroport
- les services de sûreté
- le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie
- les compagnies aériennes
- le pilote commandant de bord
- les services de la circulation aérienne qui devraient, s'il y a lieu, transmettre tous renseignements utiles aux autres organes des services de la circulation aérienne)
- les commissionnaires de transport du fret
- le service postal
- le service médical
- les services des douanes et de contrôle des personnes

30. Élaborer des procédures qui permettent de répondre aux menaces et alertes à la bombe. Ces procédures devraient définir avec précision les mesures exactes que doivent prendre les diverses parties.

31. Mettre en œuvre tous moyens nécessaires, comme par exemple un emplacement éloigné pour le stationnement des aéronefs et une aire pour la manipulation et le désamorçage des bombes.

32. Veiller à ce que le personnel préopsé au maniement des bombes possède une formation adéquate.

*Mesures générales de sûreté à prendre à bord des aéronefs en vol*

33. La porte séparant la cabine des passagers de la cabine de l'équipage de conduite devrait pouvoir être verrouillée de cette dernière cabine.

34. Les États contractants devraient envisager de faire installer à bord des aéronefs un système de télévision en circuit fermé pour permettre à l'équipage de conduite de surveiller les compartiments de passagers.

35. Les États contractants devraient envisager de faire installer à bord des aéronefs un système discret d'alarme à mettre à la disposition du personnel de cabine pour lui permettre d'avertir l'équipage de conduite de l'existence d'un problème dans la cabine des passagers sans éveiller l'attention.

*Mesures à prendre en vol en cas d'actes illicites, ou de menace de tels actes, à bord des aéronefs*

36. Les États devraient revoir les dispositions réglementaires relatives aux méthodes de dispersion de la fumée



adequacy of their effectiveness in rapidly removing smoke from the flight deck following the activation of a sabotage device.

#### APPENDIX B TO RESOLUTION A17-10

ADDITIONAL SPECIFICATIONS AND PRACTICES FOR APPLICATION IN WHATEVER COMBINATION IS DEEMED APPROPRIATE BY THE RESPONSIBLE AUTHORITY (e.g. SECURITY COMMITTEE) WHEN GREATER SECURITY IS THOUGHT NECESSARY

Security Measures for the Protection of Aircraft on the Ground and in the Processing of Passengers, Crew, Baggage, Mail and Freight

*Protection of Aircraft on the Ground and of Ground Installations and Facilities*

1. Advance notification should be given to airport authorities of the arrival of aircraft which may be liable to attack. There should be maximum segregation and special guarding of such aircraft during stopovers.

2. Consideration should be given at airports to the lighting of physical barriers such as fences and to the installation of warning devices to indicate when a fence has been scaled. In addition, consideration should be given to clearing areas on both sides of such fences so as to increase the difficulty of scaling them and facilitate the task of patrols.

3. All access points to air-side should be guarded.

4. Maintenance and overhaul facilities, operational installations and facilities, fuel storage installations, fuel and service vehicles, baggage, cargo and mail handling and storage areas should be among those guarded.

5. Security patrols should be carried out on the air-side, covering such areas as the airport perimeter, taxiways and runways, control tower, etc.

6. Regular monitoring should be exercised by, for example, such means as closed-circuit television over terminal and apron areas as well as air freight facilities (whether on or off airports).

7. A reserve security unit, adequately equipped and motorized, should be available.

8. Aircraft should be searched for sabotage devices and/or weapons before landing at the point of origination.

*Processing and Protection of Passengers, Crews and Baggage*

9. Screening procedures and detecting devices should be utilized to detect the presence of weapons on a pas-

dans les aéronefs pour s'assurer de leur efficacité lorsqu'il s'agit de dissiper rapidement de la fumée dans le poste d'équipage à la suite du déclenchement d'un dispositif de sabotage.

#### APPENDICE B À LA RÉOLUTION A17-10

SPÉCIFICATIONS ET PRATIQUES SUPPLÉMENTAIRES QUI PEUVENT ÊTRE APPLIQUÉES SELON TOUTE COMBINAISON JUGÉE APPROPRIÉE PAR L'AUTORITÉ COMPÉTENTE (PAR EXEMPLE LE COMITÉ DE SÛRETÉ) DANS LES CAS OU UNE PLUS GRANDE SÛRETÉ EST JUGÉE NÉCESSAIRE

Mesures de sûreté pour la protection des aéronefs au sol et dans l'acheminement des passagers, des équipages, des bagages, de la poste et du fret

*Protection des aéronefs au sol et des installations et services au sol*

1. Les autorités aéroportuaires devraient être informées à l'avance de l'arrivée d'aéronefs susceptibles d'être attaqués. Il conviendrait de séparer au maximum ces aéronefs des autres aéronefs et de les garder spécialement au cours des escales.

2. Sur les aéroports, il conviendrait d'envisager l'éclairage des obstacles matériels, comme les clôtures, et l'installation de dispositifs d'alarme pour avertir lorsqu'une clôture a été franchie. De plus, il faudrait envisager de dégager les zones situées de part et d'autre de ces clôtures, afin de rendre plus difficile leur escalade et de faciliter la tâche des patrouilles.

3. Tous les points d'accès au côté piste devraient être gardés.

4. Les moyens d'entretien et de révision, les installations et services d'exploitation, les installations de stockage de carburant, les véhicules de service et d'avitaillement en carburant, les zones de manutention et d'entreposage des bagages, du fret et de la poste devraient être au nombre des installations gardées.

5. Des patrouilles de sûreté devraient être effectuées du côté piste, sur des zones telles que le périmètre de l'aéroport, les voies de circulation, les pistes, la tour de contrôle, etc.

6. Une surveillance régulière devrait être exercée, par exemple au moyen de la télévision en circuit fermé, sur la zone de l'aérogare et les aires de trafic ainsi que sur les magasins de fret aérien (à l'intérieur ou à l'extérieur de l'aéroport).

7. Une unité de réserve d'intervention convenablement équipée et motorisée devrait être disponible.

8. Au point de départ, et avant de procéder à leur chargement, il faudrait fouiller les aéronefs pour s'assurer qu'il n'y a à bord ni dispositifs de sabotage, ni armes.

*Acheminement et protection des passagers, des équipages et des bagages*

9. Il faudrait appliquer des procédures de filtrage pour déceler les armes qu'un passager transporterait sur lui ou

senger's person or in his hand baggage. When special detection equipment is not available, suspected passengers and their hand baggage should be searched.

10. All passengers should be required personally to identify themselves by production of an identity document at the gate position and at any time deemed appropriate by the security officers, so as to establish the identity of the passenger and to verify that the name on the ticket corresponds with that on the identity document. Crew members should also be required to identify themselves.

11. Passengers and crew should be required personally to identify their baggage before it is loaded on the aircraft; any unidentified baggage should be removed and checked. Crews should also check the contents of their baggage to ensure that no explosives have been planted in them.

12. When a specific threat exists, consideration should be given to suspending the check-in of baggage at any point other than the airport check-in counter, for temporary periods.

13. At all airports, as a further measure to ensure: (i) that all passengers in transit on the same flight who leave the aircraft reboard it; (ii) that originating and transfer passengers board the aircraft; and (iii) that passengers terminating their journey at that stop do not reboard the aircraft, there should be a very careful count of all passengers on board the aircraft. This count should also be checked against a pre-boarding count.

14. Special precautions should be taken to control transfer and transit passengers and baggage, which should include surveillance of transit areas (arrival/departure halls). Unless special circumstances exist, all passengers should be required to leave the aircraft, all hand baggage and personal effects removed, and the aircraft interior searched. If special circumstances require that some transit passengers remain on board during the search of the aircraft, they should be required to identify their hand baggage and personal effects. The baggage of any missing passenger should be removed before the flight proceeds.

15. There should be control/inspection of all items such as flight document bags, catering supplies, duty-free purchases, etc., placed on board aircraft.

16. There should be adequate supervision of catering supplies in order to prevent poisoning, etc.

17. Special procedures should be instituted to prevent tampering with passenger baggage between the point of check-in and loading on the aircraft.

18. There should be close surveillance of passengers and baggage moving between aircraft and terminal building and also of the movement of interline baggage. Security

dans ses bagages à main. Lorsqu'on ne dispose pas d'un équipement spécial de détection, les passagers suspects et leurs bagages à main devraient être fouillés.

10. Tous les passagers devraient être tenus de justifier personnellement de leur identité en présentant une pièce d'identité lorsqu'ils passent la poste d'embarquement et à tout moment jugé opportun par les préposés à la sûreté, afin qu'il soit possible d'établir leur identité et de vérifier que le nom porté sur leur billet correspond bien à celui qu'indique la pièce d'identité. Les membres de l'équipage devraient aussi être tenus de s'identifier.

11. Les passagers et les équipages devraient également être tenus d'identifier personnellement leurs bagages avant qu'ils soient chargés à bord de l'aéronef; tous les bagages non identifiés devraient être enlevés et vérifiés. Les équipages devraient également vérifier le contenu de leurs bagages, afin de s'assurer qu'aucun explosif n'y a été placé.

12. Lorsqu'il existe une menace spécifique, il conviendrait d'envisager la suspension temporaire de l'enregistrement des bagages ailleurs qu'au comptoir d'enregistrement de l'aéroport.

13. A tous les aéroports, on devrait compter très soigneusement tous les passagers qui montent à bord d'un aéronef, comme mesure supplémentaire pour s'assurer: 1) que tous les passagers en transit par le même vol qui ont quitté l'aéronef remontent à bord; 2) que les passagers au départ et en correspondance montent à bord; 3) que les passagers arrivés à destination, à cette escale ne remontent pas à bord. Le nombre ainsi obtenu devrait être comparé au nombre relevé avant l'embarquement.

14. On devrait prendre des précautions spéciales pour contrôler les passagers en correspondance et en transit ainsi que leurs bagages, notamment par la surveillance des zones de transit (salles d'arrivée et de départ). A moins de circonstances exceptionnelles, tous les passagers devraient être tenus de débarquer, tous les bagages à main et les effets personnels devraient être enlevés et l'intérieur de l'aéronef devrait être fouillé. Si des circonstances exceptionnelles exigent que certains passagers en transit restent à bord durant la fouille de l'aéronef, ceux-ci devraient être tenus d'identifier leurs bagages à main et leurs effets personnels. Les bagages de tout passager manquant devraient être enlevés avant que le vol ne se poursuivre.

15. Il faudrait soumettre à un contrôle ou à une inspection tous les objets tels que porte-documents de vol, fournitures du service d'hôtellerie, articles en vente hors taxe, etc. placés à bord de l'aéronef.

16. Il faudrait également soumettre les fournitures du service d'hôtellerie à des contrôles appropriés, pour empêcher l'empoisonnement, etc.

17. Des procédures spéciales devraient être instituées pour empêcher toute manipulation non autorisée des bagages des passagers entre le point d'enregistrement et le chargement à bord de l'aéronef.

18. Une surveillance étroite devrait être exercée sur les passagers et sur les bagages entre l'aéronef et l'aérogare ainsi que sur les bagages transférés d'une compagnie à



escort should be provided where necessary, especially for groups of passengers requiring special attention.

19. Special measures should be taken to prevent unlawful interference with passengers and to deal with such situation if it has occurred.

#### *Processing of Unaccompanied Baggage and Cargo*

20. In order to detect the presence of explosives in unaccompanied baggage and cargo, some or all of the following procedures should be adopted, having regard to the protection of persons and property, the availability of equipment, trained personnel, etc.:

- i) holding the unaccompanied baggage and cargo in a suitable area for a 24-48 hour period in case it contains a time-controlled detonator device;
- ii) the use of decompression chambers capable of exploding bombs activated by changes in barometric pressure;
- iii) the use of dogs, explosive "sniffers", or electrochemical devices;
- iv) the use of equipment capable of "seeing" certain articles, e.g. magnetometers, X-rays, fluoroscope and neutron devices;
- v) physical search.

#### *Processing of Air Mail and Air Parcel Post*

21. Strict security measures should be adopted, when circumstances so warrant, in connection with air mail and air parcel post, similar to those adopted for unaccompanied baggage and cargo. In particular, in order to detect the presence of explosives, some or all of the procedures outlined in paragraph 20 above should be adopted.

#### *Measures To Be Taken on the Ground in case of Bomb Threats or Alarms*

22. Endeavour to identify the author of any threat or alarm made by telephone.

23. Implement the procedures for responding to bomb threats and alarms.

24. Inspect passengers' baggage, cargo, etc., as they are received at the airport and keep under surveillance until the threat is over.

25. Disembark boarded passengers as rapidly as possible with their hand-baggage and inspect before entering the terminal building.

26. Remove aircraft together with any loaded baggage and cargo to a remote position.

27. Search aircraft thoroughly and any baggage, cargo, etc., not yet loaded.

28. Keep all unauthorized persons at least 100 metres away from aircraft or stored cargo, etc.

une autre. Une escorte de sûreté devrait être assurée en cas de besoin, en particulier pour les groupes de passagers qui ont besoin d'une attention spéciale.

19. Des dispositions spéciales devraient être prises pour empêcher des interventions illicites contre des passagers et pour répondre à de telles situations lorsqu'elles se sont produites.

#### *Acheminement des bagages non accompagnés et du fret*

20. Pour déceler la présence d'explosifs dans les bagages non accompagnés ou le fret, il faudrait adopter, en totalité ou en partie, les procédures ci-après, compte tenu de la protection des personnes et des biens, de la disponibilité de l'équipement nécessaire, du personnel spécialisé, etc.:

- i) maintien des bagages non accompagnés et du fret dans un endroit approprié pendant 24 à 48 heures au cas où ils contiendraient un engin muni d'un détonateur à retardement;
- ii) emploi de chambres de décompression pour faire exploser les bombes à détonateurs déclenchées par des variations de la pression barométrique;
- iii) emploi de chiens, de «renifleurs» d'explosifs, ou de dispositifs électro-chimiques;
- iv) emploi d'un équipement permettant de «voir» certains articles, tels que magnétomètres, rayons-X, fluoroscope et dispositifs de radiographie aux neutrons;
- v) fouille.

#### *Acheminement de la poste aérienne et des colis-postaux aériens*

21. Des mesures de sûreté strictes, analogues aux mesures adoptées pour les bagages non accompagnés et le fret, devraient être appliquées à la poste aérienne et aux colis-postaux aériens lorsque les circonstances le justifient. En particulier, afin de déceler la présence d'explosifs, il faudrait adopter certaines ou la totalité des procédures exposées au paragraphe 20 ci-dessus.

#### *Mesures à prendre au sol en cas de menaces ou d'alertes à la bombe*

22. S'efforcer d'identifier l'auteur de toute menace ou alerte faite par téléphone.

23. Mettre en œuvre les procédures prévues pour faire face aux menaces et aux alertes à la bombe.

24. Inspecter les bagages des passagers, les marchandises etc. au moment de leur réception à l'aéroport et les surveiller jusqu'à ce que la menace soit passée.

25. Faire débarquer aussi vite que possible les passagers et leurs bagages à main et les inspecter avant qu'ils n'entrent dans l'aérogare.

26. Conduire l'aéronef, avec les bagages et le fret qu'il aurait embargués, jusqu'à un endroit éloigné.

27. Fouiller minutieusement l'aéronef, ainsi que les bagages, le fret, etc. qui ne seraient pas encore embarqués.

28. Maintenir toutes les personnes non autorisées à 100 mètres au moins de l'aéronef et du fret entreposé, etc.

*General Security Measures Aboard Aircraft in Flight*

29. Security officers, adequately trained in their duties, should, whenever necessary, be carried aboard aircraft. Any security officers so carried should be under the jurisdiction of the pilot-in-command.

*Measures To Be Taken when an Unlawfully Seized Aircraft is at Rest at an Airport*

30. When an aircraft which has been unlawfully seized is at rest at an airport, the competent authorities of the Contracting State in which the airport is situated should not take any action to terminate the unlawful seizure of the aircraft without taking into account, particularly, any wishes that the pilot-in-command may have been able to express and, if feasible, those of appropriate officials of the State whose airline is operating the aircraft, full weight having been given to all relevant circumstances and to the views of the airline. The safety of the passengers and crew should be the overriding consideration of those involved in reaching any decision.

*Mesures générales de sûreté à prendre à bord des aéronefs en vol*

29. Il devrait y avoir à bord des aéronefs, toutes les fois que cela est nécessaire, des agents de la sûreté convenablement entraînés pour leurs fonctions. Les agents de la sûreté transportés dans ces conditions devraient être placés sous l'autorité du pilote commandant de bord.

*Mesures à prendre lorsqu'un aéronef capturé illicitement est à l'arrêt à un aéroport*

30. Lorsqu'un aéronef qui a été capturé illicitement est à l'arrêt à un aéroport, les autorités compétentes de l'État contractant dans lequel l'aéroport est situé ne devraient prendre aucune mesure pour mettre fin à la capture illícite de l'aéronef sans tenir compte, notamment, de tous désirs que le pilote commandant de bord aura pu être en mesure d'exprimer et, si possible, de ceux des officiels compétents de l'État dont la compagnie exploite l'aéronef, ni sans avoir tenu également le plus grand compte de toutes les circonstances pertinentes et de l'avis de la compagnie aérienne. Dans toute décision, les autorités intéressées doivent faire passer avant tout la sécurité des passagers et de l'équipage.





















HOUSE OF COMMONS

Issue No. 16

Thursday, July 12, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 16

Le jeudi 12 juillet 1973

Président: M. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-128, An Act to amend the  
Aeronautics Act

CONCERNANT:

Bill C-128, Loi modifiant la Loi  
sur l'aéronautique

APPEARING:

The Honourable Jean Marchand,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

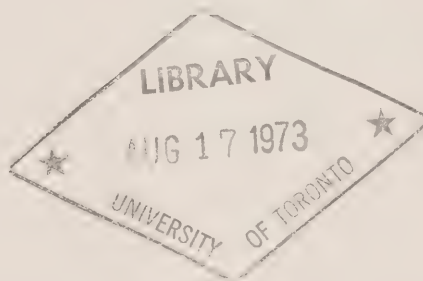
L'honorable Jean Marchand,  
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

|                                |          |
|--------------------------------|----------|
| Benjamin                       | Kuntz    |
| Campbell                       | Lessard  |
| Ellis                          | Loiselle |
| Godin                          | Masniuk  |
| Guay ( <i>Saint-Boniface</i> ) |          |

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

|             |                                     |
|-------------|-------------------------------------|
| Mazankowski | Railton                             |
| McKenzie    | Ritchie                             |
| Peters      | Schumacher                          |
| Poulin      | Turner ( <i>London East</i> )—(19). |

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Friday, June 29, 1973:

Mr. Campbell replaced Mr. Ethier;  
Mr. Guay (*St. Boniface*) replaced Mr. Gendron;  
Mr. Stewart (*Cochrane*) replaced Mr. Dupras.

On Thursday, July 12, 1973:

Mr. Benjamin replaced Mr. Peters;  
Mr. Neale (*Vancouver East*) replaced Mr. Howard;  
Mr. Masniuk replaced Mr. Mitges;  
Mr. McKenzie replaced Mr. Forrestall;  
Mr. Ritchie replaced Mr. Munro (*Esquimalt-Saanich*);  
Mr. Turner (*London East*) replaced Mr. Stewart (*Cochrane*);  
Mr. Peters replaced Mr. Neale (*Vancouver East*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 29 juin 1973:

M. Campbell remplace M. Ethier;  
M. Guay (*Saint-Boniface*) remplace M. Gendron;  
M. Stewart (*Cochrane*) remplace M. Dupras.

Le jeudi 12 juillet 1973:

M. Benjamin remplace M. Peters;  
M. Neale (*Vancouver-Est*) remplace M. Howard;  
M. Masniuk remplace M. Mitges;  
M. McKenzie remplace M. Forrestall;  
M. Ritchie remplace M. Munro (*Esquimalt-Saanich*);  
M. Turner (*London-Est*) remplace M. Stewart (*Cochrane*);  
M. Peters remplace M. Neale (*Vancouver-Est*).

CORRIGENDUM

*Issue No. 8*

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, May 15, 1973

1) Page 8:4, line 26 of French version: delete the word "interurbains" and substitute the word "intra-urbains";

2) page 8:4, line 55 of French version: delete the word "interurbains" and substitute the word "intra-urbains";

3) page 8:5, line 5 of French version: delete the word "interurbain" and substitute the word "intra-urbain".

*Fascicule n° 8*

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 15 mai 1973

1) Page 8:4, ligne 26 de la version française: supprimer le mot «interurbains» et le remplacer par «intra-urbains»;

2) page 8:4, ligne 55 de la version française: supprimer le mot «interurbains» et le remplacer par «intra-urbains»;

3) page 8:5, ligne 5 de la version française: supprimer le mot «interurbain» et le remplacer par «intra-urbain».



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JULY 12, 1973.

(21)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:25 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Campbell, Ellis, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Kuntz, Lessard, Loiselle, Masniuk, Mazankowski, McKenzie, McRae, Peters, Poulin, Railton, Ritchie, Schumacher and Turner (*London East*).

*Appearing:* The Honourable Jean Marchand, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. W. M. McLeish, Director General, Civil Aeronautics; Mr. L. Shields, Legal Advisor, Air; Mr. S. Grant, Executive Officer, Civil Aviation Security.

The Committee resumed consideration of Bill C-128, An Act to amend the Aeronautics Act.

On Clause 1—

Debate resumed on the motion of Mr. Howard,—That any draft of regulations for use or for consideration for use under this Bill be tabled with this Committee.

And a point of order having been raised regarding the procedural acceptability of the said motion, the Chairman ruled that the point of order could not be accepted on the basis of Citation 70 (4) of Beauchesne's Fourth Edition.

And debate resuming on the motion of Mr. Howard,—That any draft of regulations for use or for consideration for use under this Bill be tabled with this Committee, it was agreed, unanimously, that the said motion be allowed to stand.

On motion of Mr. McRae, it was agreed that the following document submitted by the Minister of Transport be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence: NATIONAL CIVIL AVIATION SECURITY MEASURES RELATED TO APPENDIX A TO ICAO RESOLUTION A17-10 and APPENDIX B TO ICAO RESOLUTION A17-10. (*See Appendix "E"*)

The Minister and the witnesses answered questions.

Mr. Ellis moved,—That the Committee direct the Chairman to request the presence of Mr. Pratte of Air Canada, Mr. Gilmer of CP Air and Mr. Watson of PWA before the Committee to give evidence with regard to Bill C-128 in particular the costs and distribution thereof.

After debate thereon, the question being put on the said motion, it was agreed to on the following division:

YEAS:

Messrs.

|          |             |                |
|----------|-------------|----------------|
| Benjamin | Masniuk     | Peters         |
| Ellis    | Mazankowski | Ritchie        |
| Kuntz    | McKenzie    | Schumacher—(9) |

NAYS:

Messrs.

|                         |          |                        |
|-------------------------|----------|------------------------|
| Campbell                | Loiselle | Turner ( <i>London</i> |
| Guay                    | McRae    | <i>East</i> )—(8)      |
| ( <i>St. Boniface</i> ) | Poulin   |                        |
| Lessard                 | Railton  |                        |

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 12 JUILLET 1973.

(21)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 25, sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Campbell, Ellis, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Kuntz, Lessard, Loiselle, Masniuk, Mazankowski, McKenzie, McRae, Peters, Poulin, Railton, Ritchie, Schumacher et Turner (*London-Est*).

*Comparent:* L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* MM. W. M. McLeish, directeur général, Aéronautique civile; L. Shields, conseiller juridique, Air; S. Grant, agent exécutif, Sécurité de l'aéronautique civile.

Le Comité reprend l'étude du bill C-128, loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Article 1—

Le débat reprend sur la motion de M. Howard,—Que tout projet de Règlement aux fins d'utilisation ou d'étude en vue de son utilisation en vertu du présent bill, soit déposé au Comité.

Le Règlement ayant été invoqué quant à l'admissibilité de ladite motion sur le plan procédural, le président décide que le rappel au Règlement n'était pas recevable, en se fondant sur le commentaire n° 70 (4) de la 4<sup>e</sup> édition de Beauchesne.

Le débat reprenant sur la motion de M. Howard,—Que tout projet de règlement aux fins d'utilisation ou d'étude en vue de son utilisation en vertu du présent bill soit déposé au Comité, il est convenu à l'unanimité que ladite motion soit réservée.

Sur motion de M. McRae, et il est convenu que le document suivant présenté par le ministre des Transports soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages de ce jour: MESURES DE SÛRETÉ POUR LA PROTECTION DE L'AVIATION CIVILE NATIONALE SE RAPPORTANT À L'APPENDICE A, À LA RÉSOLUTION A 17-10 DE L'OACI ET À L'APPENDICE B À LA RÉSOLUTION A 17-10 DE L'OACI. (*Voir appendice E*).

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

M. Ellis propose—Que le Comité demande au président d'inviter M. Pratte, de la société Air-Canada, M. Gilmer de CP Air et M. Watson de la PWA à se présenter devant le Comité pour témoignages à propos du bill C-128, notamment au sujet des frais et de la distribution.

Après débat, ladite motion, mise aux voix, est adoptée par 9 voix contre 8.

ONT VOTÉ POUR:

MM.

|          |             |                |
|----------|-------------|----------------|
| Benjamin | Masniuk     | Peters         |
| Ellis    | Mazankowski | Ritchie        |
| Kuntz    | McKenzie    | Schumacher—(9) |

ONT VOTÉ CONTRE:

MM.

|                      |          |                         |
|----------------------|----------|-------------------------|
| Campbell             | Loiselle | Turner ( <i>London-</i> |
| Guay ( <i>Saint-</i> | McRae    | <i>Est</i> )—(8)        |
| <i>Boniface</i> )    | Poulin   |                         |
| Lessard              | Railton  |                         |

At 10:15 o'clock p.m., on motion of Mr. Peters, the  
Committee adjourned to the call of the Chair.

A 22 h 15, sur motion de M. Peters, le Comité suspend  
ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, July 12, 1973

● 2020

[Texte]

**The Vice-Chairman:** I see a quorum. The first order of business was to have been to have a picture taken. I do not think it would be fair to do that without Mr. Horner in the Chair, so I think we can continue until he arrives. At that point we could break for the picture, if that is agreeable.

**Son hon. Members:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** From what I can gather, it does not appear that there is anyone on the list. Is there anyone who would like to go on the list to speak now?

● 2025

**Mr. Ellis:** Do we not have a motion before us?

**The Vice-Chairman:** You have a motion, yes.

**Mr. Ellis:** Could we perhaps not have it read out to refresh our memories?

**The Vice-Chairman:** A motion from Mr. Howard:

That any draft of regulations for use or for consideration for use under this bill be tabled with this Committee.

This was the motion.

**Mr. Railton:** Had we finished the discussion, Mr. Chairman, before the motion or not?

**The Vice-Chairman:** If you want to speak to it, we will be very glad to...

**Mr. Railton:** I think I spoke against the motion before, did I not?

**The Vice-Chairman:** Yes.

**The Chairman:** I am sorry, gentlemen, I was detained a bit, but I went back to the office, the telephone rang, and you know, I am always trying to help out, always trying to help out and keep the public informed as to what is going on in Ottawa. I generously gave my time. It was Pat Burns, the Phone Along program in Vancouver. I do not even know the man.

If I understand correctly, we have Mr. Thomas here. Has he taken some pictures?

**An hon. Member:** Not yet.

**The Chairman:** We have Mr. Thomas here to take some pictures of the Transport Committee. It has become a custom for some publication or another—I see the Minister shaking his head in a negative manner. Is this not one of your better days for a picture, Mr. Minister?

**Hon. Jean Marchand (Minister of Transport):** Oh, no, no. I would have dressed better than this.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 12 juillet 1973

[Interprétation]

**Le vice-président:** Le quorum est atteint. La première chose que nous devons faire était de prendre une photographie du groupe. Mais ce ne serait pas juste sans la présence de M. Horner, alors je pense que nous pouvons continuer jusqu'à ce qu'il arrive. A ce moment-là nous prendrions une pause pour la photographie, est-ce acceptée?

**Des voix:** Accepté.

**Le vice-président:** D'après ce que je peux voir, il n'y a personne sur la liste.

Y a-t-il quelqu'un qui aimerait prendre la parole?

**M. Ellis:** N'avons-nous pas une motion?

**Le vice-président:** Oui.

**M. Ellis:** Pourrait-on la lire, pour nous rafraîchir la mémoire?

**Le vice-président:** Une motion de M. Howard:

Que tout projet de règlement à appliquer ou dont l'application est envisagée en vertu de ce bill soit remis au Comité.

C'est la motion.

**M. Railton:** La discussion avait-elle pris fin avant la motion, monsieur le président?

**Le vice-président:** Si vous voulez en discuter, nous serions heureux...

**M. Railton:** Je crois m'être élevé contre la motion, n'est-ce pas?

**Le vice-président:** Oui.

**Le président:** Je m'excuse, messieurs. J'ai été retenu, mais je suis retourné à mon bureau, le téléphone a sonné, et, comme vous le savez, j'essaie toujours d'aider les autres et d'informer la population de ce qui se passe à Ottawa. Je donne de mon temps. C'était Pat Burns, de Vancouver; je ne le connais même pas.

Si je comprends bien, M. Thomas est présent. A-t-il pris une photographie?

**Une voix:** Pas encore.

**Le président:** M. Thomas est présent pour prendre des photographies du Comité des Transports. C'est une habitude pour une revue ou autre—je vois le ministre faire un signe de tête en signe de négation. N'est-ce pas une de vos meilleures journées pour une photographie, monsieur le Ministre?

**L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports):** Non, non. Je me serais mieux habillé.

[Text]

**The Chairman:** Perhaps we could allow Mr. Thomas to take these pictures and then get on with the meeting.

I would think that being a hard-working Committee, you people would pose as if you were working very hard and diligently on something or other.

**Mr. Poulin:** Do you have to take the picture from the other side of the room?

**The Chairman:** I think he will take pictures from both sides.

**Mr. Mazankowski:** I notice Mr. Poulin has a new suit for the occasion.

• 2030

**The Chairman:** Thank you. Gentlemen, if I remember correctly, we had a motion before us. I have a list of people who wanted to speak on things other than this motion. Perhaps I could put the question on the motion now and deal with it.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Do you have a copy of the motion so you can read it out?

**The Chairman:** I can read it out. The motion is in the Committee's Minutes of Proceedings No. 15 dated June 28, 1973.

Moved by Mr. Howard that any draft of regulations for use or for consideration for use under this bill be tabled with the Committee.

**Mr. Poulin:** Mr. Howard is not present. How can a motion be moved in his absence?

**The Chairman:** The motion has already been moved and it is before the Committee.

**Mr. Poulin:** Is somebody else going to move it now and we can start all over again?

**The Chairman:** I do not think it has to be moved again, in my interpretation. All I have to do is put the question.

All those in favour of the motion? Go ahead, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** On a point of order. I have some matters I would like to raise with the Committee regarding the operations of the Committee and the procedures over however long we are here before the summer recess arrives. I will abide by the guidance of the Chair. Would you prefer to bring this up now or wait until later in the meeting? It has to do with a number of items that the Committee would like to deal with. It has to do with the work of this Committee over the next week or two or three.

**The Chairman:** You have placed the Chair in a difficult position because you are asking the Chair to advise you on how best to proceed. It is a well known fact that if you wish you can raise a point of order, but you did not, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** All I am saying, Mr. Chairman, is that I am willing to bow to your wishes with respect to my raising this now or later in the meeting.

[Interpretation]

**Le président:** Peut-être M. Thomas devrait-il prendre ces photographies maintenant, et nous continuerions ensuite.

En tant que Comité habitué au travail, vous feriez semblant de travailler très fort.

**M. Poulin:** Devez-vous prendre la photographie de l'autre côté de la pièce?

**Le président:** Je crois qu'il en prendra des deux côtés.

**M. Mazankowski:** Je remarque que M. Poulin a un nouvel habit pour cette occasion.

**Le président:** Merci. Messieurs, si je me souviens bien, on nous a présenté une motion. Voici une liste de personnes qui voulaient parler sur un sujet autre que cette motion. Peut-être pourrais-je maintenant formuler la question au sujet de cette motion et l'étudier.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Avez-vous une copie de cette motion afin que vous puissiez la lire?

**Le président:** Je peux la lire. Elle figure dans les procès-verbaux du n° 15 du Comité. Elle date du 28 juin 1973.

M. Howard a proposé que tout projet des règlements dont l'utilisation est décidée ou envisagée en rapport avec le projet de loi soit déposé devant le Comité.

**M. Poulin:** M. Howard est absent. Comment peut-on proposer une motion en son absence?

**Le président:** Cette motion a déjà été proposée et elle est devant ce Comité.

**M. Poulin:** Quelqu'un va-t-il la proposer maintenant et allons-nous tout recommencer?

**Le président:** Selon moi, je ne crois pas qu'on ait besoin de la proposer une fois de plus. Nous n'avons qu'à formuler la question.

Tous en faveur de la motion? Allez-y, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'invoque le Règlement. J'aimerais soulever certains points devant ce Comité, ayant rapport aux travaux de ce Comité et aussi le temps qu'il nous reste à siéger, avant que n'arrivent les vacances d'été. Je vais me soumettre au président. Aimerez-vous mieux que je soulève cette question dès maintenant? Ou encore préférez-vous que j'attende? Elle a trait à un bon nombre de questions dont voudrait traiter ce Comité. Elle a rapport avec les travaux de ce Comité pour la prochaine semaine, ou les deux ou trois prochaines semaines.

**Le président:** Vous placez le président dans une situation difficile. Vous lui demandez quelle est la meilleure façon de procéder. Vous savez très bien que vous pouvez invoquer le Règlement si vous le voulez. Mais vous ne l'avez pas fait, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je ne veux que me soumettre à votre volonté, à savoir si je dois soulever cette question maintenant ou plus tard.



[Texte]

**The Chairman:** You do not raise a point of order, Mr. Benjamin, and the motion is before the Committee and I would like people either to deal with that motion or we will vote on it.

**Mr. Guay (St. Boniface):** But people have a right to speak on it if they wish to do so.

**The Chairman:** Certainly they have.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Do you have the remainder of the list of names that you had last time, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Ethier is the only person on my list who did not speak who wanted to speak on the last occasion on June 28.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, on a point of order. It has come to my attention—and I may be inaccurate in what I am going to say to you—that a similar motion to the one that is before you was made previously to this very Committee, and the ruling was—I think with the advice of the table—that it was not properly receivable. I am not really sure of the specific reasons for it. I wonder, Mr. Chairman, if I could ask whether that same information has come to your knowledge?

**The Chairman:** Naturally the Chair has reviewed his decision, Mr. Poulin. If you remember, you questioned it at the time and the Committee graciously upheld the Chair's ruling. If you are now asking me to rule the motion out of order, I do not think this is the proper time to ask for this.

**Mr. Poulin:** No. The question, though, Mr. Chairman, is really that this same question was asked of this Committee before, and the Committee in these sittings before may have ruled differently than you ruled the other day, and if that is the case, because there was a previous ruling on the same subject matter, it may not be in order now because there was an earlier ruling made.

**The Chairman:** In essence you are asking me to rule the motion out of order now on the grounds that a similar motion was negated before?

**Mr. Poulin:** That is right.

**The Chairman:** You bring up a well-established rule and principle, Mr. Poulin. I wish you had brought it up on June 28.

**Mr. Poulin:** I was not aware of it at that time, and I am really not completely straight on my facts.

**Mr. Railton:** On a point of order, Mr. Chairman. Once a motion has been made and defeated or ruled out of order, I do not think it can be brought up again.

**The Chairman:** That is right, but the point I am making, and I am not debating whether there was a similar motion or not, is that that objection has to be made at that time. As you can well recall, the most recent momentous decision in this regard was made over the Transport Act when it was passed in 1967. The Deputy Speaker ruled one way and the Speaker of the day overruled the Deputy Speaker and ruled that Mr.

[Interprétation]

**Le président:** Vous n'avez pas invoqué le Règlement, monsieur Benjamin. La motion est maintenant devant ce Comité. J'aimerais que l'on traite de cette motion ou que l'on passe au vote à ce sujet.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Mais on a le droit de parler si on le veut.

**Le président:** Certainement.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Ainsi, savez-vous qui figure sur la liste que vous aviez la dernière fois, monsieur le président.

**Le président:** M. Ethier est le seul sur ma liste qui voulait parler et n'a pu le faire le 28 juin.

**M. Poulin:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Il m'est venu à l'idée—peut-être ce que je vais vous dire n'est pas exact—qu'on avait auparavant présenté une motion semblable à celle-ci devant ce même Comité. D'après le Règlement, je crois qu'elle était inadmissible. Je n'en connais pas les raisons exactes. Monsieur le président, puis-je vous demander si vous êtes au courant d'un tel renseignement?

**Le président:** Naturellement la présidence a réétudié sa décision, monsieur Poulin. Si vous vous souvenez, vous l'avez remise en question et le Comité a appuyé la décision de l'administration. Si vous me demandez de décider que la motion va à l'encontre du Règlement, je ne crois pas que c'est le temps de le faire.

**M. Poulin:** Non. Cependant, monsieur le président, le fait est qu'on a posé cette même question devant le Comité auparavant. Il peut arriver que le Comité ait pris une décision différente de celle que vous avez prise l'autre jour. Si tel est le cas, cela peut ne pas être dans les règles, parce qu'on a déjà pris une décision auparavant.

**Le président:** En gros, vous me demandez de déclarer que la motion va contre les règlements parce qu'on a déjà annulé une motion semblable auparavant?

**M. Poulin:** C'est juste.

**Le président:** Ceci est un règlement et un précept bien établi, monsieur Poulin. Vous auriez dû le formuler le 28 juin.

**M. Poulin:** Je n'étais pas au courant à cette époque. Je ne me rappelle pas exactement.

**M. Railton:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Selon moi, lorsque la motion a été rejetée ou déclarée nulle, on ne peut pas la proposer une fois de plus.

**Le président:** C'est juste. Cependant, je vais dire—et je ne remets pas en question le fait qu'il y ait déjà eu une motion semblable ou non—et l'on doit soulever cette objection dès maintenant. Comme vous vous en souvenez, la décision importante la plus récente à ce sujet a été prise concernant la Loi sur les transports lorsqu'elle a été adoptée en 1967. L'Orateur adjoint avait pris une décision, et l'Orateur a changé cette décision et a déclaré

**[Text]**

Pickersgill's amendment had already been dealt with by the House and that it was therefore out of order. However, the objection was raised at the time, not several days later or at the next sitting of the House or at the next sitting of the Committee. Therefore, gentlemen, as much as I would like to entertain your thoughts, I think you are too late.

• 2035

**Mr. Poulin:** I will say, with the greatest respect to you, that if that is the rule of law of Parliament, and we are now aware of the rule and you are now aware of the rule, Mr. Chairman, there is no reason you cannot comply with the rules of law of Parliament that are now brought to your attention, if it is in fact the case, which is my information.

**Mr. Railton:** Another point, Mr. Chairman. This is just a continuation of the other meeting. The same question was laid aside until this meeting. It is not a separate time. It is not as if we had had a recess of Parliament, or anything like that. I think I should have your attention, Mr. Chairman, because it is not a different session at all.

**The Chairman:** I am listening.

**Mr. Railton:** It is a continuation of the last meeting because we are on exactly the same question, the very same clause and everything. We are just carrying on from the last meeting and there is absolutely nothing new. It was at the last meeting that the motion was brought up and discussed, and here we are again still discussing it. We have a right to discuss it and we have a right to turn it down if we can, which we think we should do because we think it is out of order. That is all I want to say.

**The Chairman:** Yes. I appreciate your viewpoint. That is the beauty of a democracy, you are entitled to it. The Chair would like, with the guidance of the Clerk, to suggest to you that in Beauchesne's Parliamentary Rules and Forms, Section 70(4), it states:

70.(4) A point of order against procedure must be raised promptly and before the question has passed to a stage at which the objection would be out of place.

The Chair suggests that the question has been dealt out with, the question of the Chair's ruling has been questioned and the Committee has upheld the Chair's ruling. Whether that ruling was right or wrong, I do not think this is the time or the place to deal with it, according to Beauchesne. In my search, and with the Clerk's assistance, I noticed in the Standing Committee on Fisheries and Forestry—if you want me to assist you in this regard—that Mr. McRae is a member who was present at that Committee and he is the Vice-Chairman of this Committee. He may also recall that Mr. Davis, the Minister of Fisheries, stated that it is unusual to circulate regulations. However, we thought it would be helpful to circulate them in draft form. He says on page 28:

**Mr. Davis:** We will have to circulate the regulations to interested members on an unofficial basis

**[Interpretation]**

que l'amendement de M. Pickersgill avait déjà été étudié par la Chambre et qu'en conséquence, il était irrecevable. Cependant, l'objection avait été soulevée pendant la séance, non quelques jours plus tard ou au cours de la séance suivante de la Chambre ou du Comité. En conséquence, messieurs, même si je voudrais abonder dans votre sens, je pense que vous arrivez trop tard.

**M. Poulin:** Je dirai, avec tout le respect qui vous est dû, que si c'est là les règlements du Parlement, et nous sommes maintenant tous au courant des règlements, même vous, monsieur le président, il n'y a aucune raison pour que vous n'observiez pas les règlements du Parlement qu'on porte à votre attention, si, comme je le pense, c'est vraiment le cas.

**M. Railton:** Un autre point, monsieur le président. Cette séance est un prolongement de la séance précédente. Cette même question a été mise de côté jusqu'à la prochaine séance. Il ne s'agit pas de deux séances distinctes. Ce n'est pas comme s'il y avait eu un congé, ou quelque chose du genre. Je pense que vous devriez me prêter attention, monsieur le président, parce qu'il s'agit en réalité de la même séance.

**Le président:** Je vous écoute.

**M. Railton:** Il s'agit d'un prolongement de la dernière séance, parce que nous étudions les mêmes questions, le même article du bill, et ainsi de suite. Nous continuons la dernière séance, et il n'y a absolument rien de nouveau. C'est au cours de la dernière séance que la motion a été proposée et discutée, et ici encore, nous sommes en train de la discuter. Nous avons le droit d'en discuter et nous avons le droit de la rejeter si nous le pouvons, et c'est ce que nous devrions faire, parce que nous pensons qu'elle est irrecevable. C'est tout ce que j'avais à dire.

**Le président:** Oui. Je comprends votre point de vue. C'est là la beauté de la démocratie, vous y avez droit. A l'instance du greffier, je voudrais vous citer un passage du précis de procédure parlementaire de Beauchesne, article 70 (4):

70.(4) Toute question d'ordre portant sur la procédure doit être soulevée promptement et avant qu'elle ait atteint un point où l'objection serait déplacée.

Je pense que nous avons discuté de la question, que la décision du président a été mise en doute, et que le Comité a soutenu cette décision. Que cette décision soit bonne ou mauvaise, je pense que, selon Beauchesne, ce n'est ni l'heure ni le lieu d'en discuter. Dans mes recherches, et avec l'aide du greffier, j'ai découvert dans les procès-verbaux du Comité permanent des pêches et forêts, que M. McRae a assisté à la séance de ce Comité et qu'il est le vice-président du présent comité. Il se souviendra peut-être que M. Davis, le Ministre des Pêches, a déclaré qu'il est inhabituel de faire circuler les règlements. Cependant, nous avons pensé qu'il serait utile de les faire circuler sous forme d'ébauche. Il déclare à la page 28:

**M. Davis:** Il nous faudra faire parvenir les règlements aux membres intéressés de façon non offi-



## [Texte]

because they are not official regulations. They are draft regulations.

Then he goes on to say:

They will be official only after the bill is passed and proclaimed.

So what you have seen is a piece of paper, not regulations. We will have an updated draft in both languages and will make it available to members of this Committee. To be quite honest with you, gentlemen, it is the Chair's opinion that enough time has been spent on this subject. The motion before the Committee says that any draft of regulations for consideration for use under this bill is to be tabled with the Committee. If I can just finish up, as I said on June 28, it is not for the Chair to judge the merit or the worth of these regulations or these proposed drafts. They may not even be worth the paper they are written on, but if Mr. Howard wanted them and the Committee wanted them, I thought they were justified in asking for them. If the Minister has no such paper with no such draft regulations—I do not know—or if he has some that he thinks are completely out of date and will not lend much wisdom to the Committee—much has been given out in the Committee which lends very little wisdom by the Chair, I think, but go ahead, Mr. Minister.

• 2040

**Mr. Marchand (Langelier):** I do not want to speak on the merits of the resolution; this is the Committee's business. But if I am asked, say tonight, will you please bring draft regulations, and I make the statement as though I were under oath, I have not seen any regulations. Probably somewhere in the department they have been working on something...

**Mr. Ellis:** I hope they have.

**Mr. Marchand (Langelier):** I hope they have, yes, but I do not know. If you ask me to produce draft regulations, I cannot produce them because I do not know. And if I see them, I may be the first one to say, I regret but I do not agree with that and so we are going to change it. The only thing I have, and I have it in front of me here, is what we did following the recommendation of ICAO. We produced last time, we recommended regulations of the international organization, and here I have a statement which indicates what we did after that. So I can give that to you and say this is what we did. This is how we tried to implement the ICAO recommendations. Outside that, I really do not know what I am going to produce because I have not even seen a piece of paper. That is all. I want you to be aware of those facts. So if you ask me after you have adopted your resolution, will you produce draft regulations? I really do not know what I am going to produce.

**Mr. McKenzie:** Make them up.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, maybe I will have to dig up many drafts. That is all. I want you to have the facts.

**The Chairman:** The Chair would just like to make a comment in order to facilitate the passage of Bill C-128.

## [Interprétation]

cielle, parce qu'il ne s'agit pas de règlements officiels, mais uniquement d'ébauche des règlements.

Il ajoute, plus loin:

Ils ne deviendront officiels que lorsque le bill sera adopté et aura force de loi.

Donc, ce que vous avez vu, c'est uniquement une feuille de papier, et non un règlement. Nous en aurons une version à jour, dans les deux langues, que je mettrai à la disposition des membres du Comité. Pour être franc, messieurs, je pense que nous avons perdu assez de temps là-dessus. La motion déposée devant ce Comité dit que tout projet ou règlement devant être étudié en vertu de ce projet de loi doit être déposé devant ce Comité. Si je peux terminer ce que j'ai dit le 28 juin, ce n'est pas à la présidence de décider du bien-fondé des règlements ou des projets proposés. Ils ne valent peut-être rien, mais si M. Howard les voulait ainsi que le Comité, je crois qu'ils auraient droit de les demander. Si le ministre n'avait pas un tel papier, qui ne contenait pas de règlements sur ce projet, je ne sais pas, ou s'il en possède certains qu'il croit dépassés, ils n'aideront pas beaucoup le Comité, mais continuez, monsieur le ministre.

**M. Marchand (Langelier):** Je ne voudrais pas parler du bien-fondé de la résolution; c'est l'affaire du Comité. Mais si on me le demandait, disons ce soir, de présenter des avant-projets de règlement, je vous dis comme si j'étais sous serment, que je n'ai vu aucun règlement. Peut-être que quelque part dans le ministère, ils travaillent sur quelque projet...

**M. Ellis:** J'espère qu'ils le font.

**M. Marchand (Langelier):** J'espère qu'ils le font, oui, mais je ne sais pas. Si vous me demandez de vous donner des avant-projets de règlement, je ne peux le faire parce que je ne sais pas s'il en existe. Si je les vois, je serais le premier à dire: je regrette, mais je ne suis pas d'accord avec cela, nous devons le changer. La seule chose que j'aie, elle est devant moi, c'est ce que nous avons fait par suite de la recommandation de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Nous avons présenté la dernière fois un règlement concernant cette organisation internationale, et j'ai ici un exposé qui indique ce que nous avons fait après cela. Donc, je peux vous le donner et dire que c'est ce que nous avons fait. Nous avons essayé de donner suite à ces recommandations de l'OACI. A part cela, je ne sais vraiment pas ce que je vais présenter; je n'ai même pas eu une feuille de papier. C'est tout. Je voudrais que vous soyez conscients de ces choses. Si vous me demandez après avoir adopté votre résolution, si je vais vous présenter des avant-projets de règlement, je ne pourrais vous répondre.

**M. McKenzie:** Faites-le.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, je pourrais peut-être découvrir plusieurs projets. C'est tout. Je voudrais que vous ayez les faits.

**Le président:** La présidence voudrait faire un commentaire de façon à faciliter l'adoption du Bill C-128.

## [Text]

Perhaps if it is unanimous that the suggested outline of what the department has asked the aviation companies to comply with is satisfactory and meets—Mr. Howard is not here but if it is unanimous that these will meet this requirement, maybe we could proceed on that basis.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Does the motion request the copy of either draft or final regulations to be produced tonight or does it request them to be produced when they are ready to be produced?

**The Chairman:** That any drafts of regulations for use or for consideration for use under this bill be tabled with this Committee. The Chair will be inclined to believe, Mr. Benjamin, that there would have to be to this date those existing, not those existing sometime in the future because we hope to pass this bill tonight and they would not be of any use after. Any new draft regulations would not be of any use to the Committee after the bill is passed.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, regulations do not take effect until after a bill is passed, so this motion is before us before we have completed dealing with the bill. Surely, if the motion passes, what it in effect means is that once the Minister has received and approved the regulations as a result of this bill, it will then be an act. All he has to do is to send a copy of it to this Committee.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, after any bill passes, regulations are drawn up and they are available to members of Parliament. There is no problem there. I do not see any problem there.

**Mr. Guay (St. Boniface):** This is a point I want to raise, Mr. Chairman, if I may be allowed.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I have been trying to say something about the matter of tabling this with the Committee. I would like to suggest that the motion in front of us at the present time does not define what is the purpose and the use of the demand, namely the regulations in front of this Committee. What I am saying is that it is a simple request by this Committee that we want a copy of any of the drafts or any of the regulations that you might be considering, or anything that you have in this sense of the word, but it does not define, Mr. Chairman, what the Committee will do once it receives it. In other words, I think you have spoken very well and you said that any members of Parliament would get it anyway, and because of that—and I think I wanted to make that point—it is not a matter for this Committee to study and it is not a matter for members of this Committee to have and to make recommendations on it, it is just a matter of the members of this Committee receiving copies of any possible draft regulations that may be in existence at the present time. Am I right, Mr. Chairman, in that statement?

## [Interpretation]

Peut-être si nous sommes tous d'accord pour dire que les données suggérées par le ministère demandant aux compagnies d'aviation de se conformer, sont satisfaisantes, et rencontrent—M. Howard n'est pas ici, mais si tous sont d'accord pour dire qu'ils rencontrent les exigences, peut-être pourrions-nous procéder à partir de cela.

**Mr. Benjamin:** Monsieur le président.

**Le président:** Allez-y, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** La motion exige-t-elle que le projet ou le texte final d'un règlement soit déposé ce soir ou doit-il être déposé quand il est prêt à l'être?

**Le président:** Que tout avant-projet de règlement doit être étudié avant que ce projet de loi soit déposé devant le Comité. Je suis porté à croire, monsieur Benjamin, qu'ils doivent exister à l'heure actuelle, parce que nous espérons adopter ce projet de loi ce soir et qu'ils ne seront pas utiles par la suite. Tout nouveau avant-projet de règlement ne serait plus utile pour le Comité après que le bill ait été adopté.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, les règlements n'entrent pas en vigueur avant que le bill ne soit adopté, mais cette motion nous est présentée avant que nous ayons fini d'étudier le projet de loi. Sûrement, si cette motion est acceptée, cela signifie que le Ministre a reçu et a approuvé les règlements qui proviennent de ce projet de loi, ce sera ensuite une loi. Il n'a qu'à envoyer une copie de cette loi au Comité.

**Le président:** Monsieur Benjamin, après adoption de tout bill, tous les membres du Parlement peuvent se procurer les règlements. Il n'y a aucun problème.

**M. Guay (Saint-Boniface):** C'est le point que je veux soulever, monsieur le président, si j'ai la permission.

**Le président:** Allez-y, monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** J'ai essayé de faire quelque chose à propos de présenter ceci au Comité. J'aimerais suggérer que la motion qui est devant nous actuellement ne définit pas quel est le but et l'utilisation de la demande, à savoir les règlements qui sont devant ce Comité. J'aimerais mentionner qu'il s'agit d'une simple demande du Comité qui désire recevoir un exemplaire de toute rédaction, règlement ou autre document à l'étude, mais cela ne spécifie pas, monsieur le président, ce que le Comité en fera. En d'autres mots, je crois que vous aviez raison lorsque vous avez dit que tous les membres du Parlement les obtiendraient de toute manière, c'est pourquoi—je désirais souligner la question—ce n'est pas le rôle des membres de ce Comité de faire des recommandations à ce sujet. Leur rôle est de recevoir les exemplaires et la rédaction de tout règlement possible qui existe actuellement. Est-ce exact, monsieur le président?



[Texte]

● 2045

**The Chairman:** The Chair has another thought...

**Mr. Guay (St. Boniface):** I am asking you a question, though. Am I right in that statement, Mr. Chairman?

**Mr. Mazankowski:** Why should he answer?

**Mr. Guay (St. Boniface):** Why should he not answer? I believe I have the right, just as much as you on the other side, to ask the Chairman a question. It is in order to ask the Chairman a question, the same as you ask the Speaker, which you so often overlook and speak to the other fellow on the other side instead of speaking through the Speaker.

**The Chairman:** The Chair basically agrees with you, Mr. Guay, that the regulations only become regulations in fact after the bill is passed.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Right. Thank you very much.

**The Chairman:** Without Mr. Howard being present it is difficult for me to make a decision on whether or not the only thing which is similar to regulations that the Minister has and has seen in his department he is prepared to submit to the Committee. I wonder if we could—and I ask Mr. Benjamin and Mr. Peters, because they are members of the same party as Mr. Howard, to pay particular attention to what I am going to suggest—allow the suggested outline of resolutions and regulations, or what appears to be regulations, which are called “security measures” related to Appendix B of ICAO Regulations A, 17-10, to be printed as an appendix to this Committee proceeding and maybe it could be agreed that Mr. Howard’s motion be stood for the time being to see whether or not this is satisfactory to Mr. Howard, and maybe he will withdraw his motion. That is a suggestion I make to the Committee, and maybe we can proceed on that basis.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, it is an abundantly good suggestion in my view. You have there what is really a composite of what might be in draft form within the department. The Minister indicated he has it, and it is all he has, and he has produced it. I cannot see anything wrong with our having this, examining it, and maybe standing Mr. Howard’s motion, getting on with clause-by-clause consideration tonight and maybe passing the bill, and if we wish to come back, of course, and deal with Mr. Howard’s motion...

**The Chairman:** It is agreed?

**Mr. Mazankowski:** Just a minute, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** May I ask the Minister if there is any indication in his draft document, whatever it is he has before him, that will provide the Committee with any indication as to the distribution of costs in respect of the carrying out of the security measures?

**Mr. Marchand (Langelier):** No.

**Mr. Mazankowski:** Because I think that basically, Mr. Chairman, we are bogged down on this particular point.

[Interprétation]

**Le président:** La présidence a un autre rôle...

**M. Guay (Saint-Boniface):** La déclaration est-elle exacte, monsieur le président?

**M. Mazankowski:** Pourquoi devrait-il répondre?

**M. Guay (St. Boniface):** Pourquoi ne répondrait-il pas? C’est aussi mon droit de poser une question au président. C’est selon les règlements de poser une question au président, tout comme vous avez le droit de poser une question à l’Orateur que vous ignorez souvent afin de parler à un autre membre au lieu de passer par l’Orateur.

**Le président:** La présidence vous approuve, monsieur Guay. Les règlements se forment que lorsque le projet de loi est accepté.

**M. Guay (Saint-Boniface):** C’est exact. Merci beaucoup.

**Le président:** Sans la présence de M. Howard, il m’est difficile de décider si oui ou non ces règlements sont semblables à ceux du ministre, règlements qu’il est prêt à soumettre au Comité. J’aimerais que M. Benjamin et M. Peters qui sont des collègues de M. Howard portent une attention particulière à la suggestion que je ferai. J’aimerais que l’on permette d’ajouter, en appendice au compte rendu de ce Comité, la résolution ainsi que les règlements que l’on a soulignés, pour ce qui semble être des résolutions, que l’on appelle «mesures de sécurité» concernant l’appendice B des règlements A, 17-10 de l’OACI. J’aimerais aussi que l’on retienne la motion de M. Howard afin de savoir si l’on est satisfait, et peut-être ainsi, il retirerait sa motion. C’est ce que je suggère au Comité, et nous pourrions peut-être procéder de cette manière.

**M. Poulin:** Cette suggestion est excellente. Vous avez là la vraie composition de ce que pourrait être une forme de rédaction d’un ministère. Le ministre a mentionné qu’il l’avait en sa possession. Nous pourrions l’avoir en main, l’étudier, et peut-être accepter la motion de M. Howard, procédant article par article afin d’accepter le projet de loi, et si nous désirons y revenir, et discuter de la motion de M. Howard...

**Le président:** Souhaitez-vous cette suggestion?

**M. Mazankowski:** J’aimerais poser une question.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Puis-je demander au ministre si la rédaction de ce document assure le Comité d’une indication quelconque concernant la distribution des dépenses en ce qui concerne la mise en vigueur des mesures de sécurité?

**M. Marchand (Langelier):** Non.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je crois que ce point particulier est obscur. Je crois que cette question

[Text]

I think the matter of the distribution of costs is an issue, and this is one of the reasons we wanted some indication...

**Mr. Marchand (Langelier):** No.

**Mr. Mazankowski** ...in the form of regulations or in the form of a statement from the Minister to clarify that particular point. I suggest to you, Mr. Chairman—I see you are very uneasy with your gavel, and it seems to be a habit with you—but I want to beg your indulgence for one minute and say that this is a very important issue of this particular bill. Perhaps the bill is improperly drafted and we should send it back to the drawing boards for redrafting.

I think if the Minister could give us some satisfaction as to what he surmises will be the probable distribution of costs, whether the airlines are going to bear the full brunt of the costs, whether the federal Treasury is going to pick up the full brunt of the costs or whether it is going to be a distribution between the two, that I think we could move along with this bill very easily.

**Mr. Marchand (Langelier):** You asked me two or three questions at the same time. What I have here does not indicate anything about the costs. It is just the way the measures that have been taken by the air lines, on the recommendation of the department to implement the ICAO recommendations. This is what it means here, but it does not indicate anything about the cost. If you ask me what the attitude of the department is concerning the cost...

• 2050

**An hon. Member:** Or the government?

**Mr. Marchand (Langelier):** The government, I do not know. I regret but I do not know. I think we will actually share a part of the cost.

**Mr. Mazankowski:** You are saying the federal treasury will be sharing in part of the cost.

**Mr. Marchand (Langelier):** Necessarily, because I think we have indicated that some special squads of the RCMP are trained for the purpose of security, and this we are going to pay for. Will there be, say, a percentage or an increase in the fare in order to cover that, or will we ask the air line to pay the shot? This is something that has to be discussed not only at the Cabinet level but even at my level. It has not been discussed yet. What the resolution seems to seek is what kind of discussion is going on in the department in trying to get, say, draft regulations. If you adopt the resolution the way it is—I do not want to be derogative at all, Mr. Chairman—I tell you I do not know what I am going to produce. And I will not dare to produce anything because maybe somebody else will have drafted something else and then I will be accused of bad faith in not producing all the draft regulations that can be written in the department. So I do not think it is fair for me. It is not a provocation of the Committee; on the contrary. So at this moment I cannot tell you exactly what the Cabinet is going to decide. And I do not even know what I am going to recommend to the Cabinet. You will have the answer

[Interpretation]

de répartition des dépenses est l'une des réponses possibles, et c'est pourquoi nous désirons avoir de plus amples explications.

**M. Marchand (Langelier):** Non.

**M. Mazankowski:** ...sur le genre de règlement ou de déclaration du ministre afin de nous éclairer. Monsieur le président, vous ne semblez pas très à l'aise avec votre marteau, et cela me semble être une habitude pour vous—mais j'aimerais que vous m'accordiez une minute puisque c'est un point très important pour ce projet de loi. Ce projet de loi me semble très mal rédigé et nous devrions le renvoyer afin qu'il soit de nouveau rédigé.

J'aimerais que le ministre spécifie quelle sera la répartition des dépenses. Seront-elles attribuées aux compagnies aériennes, au Trésor fédéral, ou aux deux? De cette manière nous pourrions discuter beaucoup plus facilement de ce projet de loi.

**M. Marchand (Langelier):** Vous me posez deux ou trois questions à la fois. Les documents que j'ai en main ne mentionnent pas la répartition des dépenses. Il ne s'agit que des mesures prises par les compagnies aériennes, à la suite des recommandations du ministère, afin de mettre en pratique les recommandations de l'OACI. Cependant, on n'a fait aucune mention des dépenses. Si vous me demandez quelle est l'attitude du ministère au sujet des dépenses...

**Une voix:** Ou du gouvernement?

**M. Marchand (Langelier):** Je ne sais pas quelle est l'attitude du gouvernement, malheureusement. Ensuite, je crois qu'il va défrayer une partie des dépenses.

**M. Mazankowski:** Vous dites que le gouvernement fédéral va défrayer une partie des dépenses.

**M. Marchand (Langelier):** Forcément. Je crois qu'on a indiqué qu'on entraîne des escouades spéciales de la Gendarmerie royale seulement pour la sécurité. C'est ce que nous allons payer. Sera-t-il disons un pourcentage ou une augmentation du taux, ou va-t-on demander à la compagnie aérienne de défrayer les dépenses. On doit discuter cette question non seulement au Cabinet, mais aussi à mon ministère. On ne l'a pas encore fait. Apparemment, la résolution cherche à savoir la façon dont on discute au ministère afin d'essayer de trouver disons des esquisses de règlement. Si vous adoptez cette résolution telle qu'elle est—je n'ai pas du tout l'intention de me déranger,—je ne sais pas ce que je vais présenter. Je n'oserais pas présenter quoi que ce soit, parce que peut-être quelqu'un aurait-il préparé autre chose et on m'accusera alors de mauvaise foi en ne présentant pas les brouillons de règlements qui doivent être écrits au ministère. Ainsi, je crois que ce serait injuste de ma part. Je ne veux pas provoquer le Comité, au contraire. Ainsi, probablement, je ne peux vous dire exactement ce que le Cabinet va décider. Vous saurez ce qui en est une fois que la résolution sera adoptée. Je ne puis vous apporter aucune autre réponse.



[Texte]

you will have once the resolution is adopted. I cannot give you any other answer.

**The Chairman:** I would like to comment. Mr. Mazankowski suggested I seem to be waving the gavel rather nervously. I would like to advise the Committee that the motion says "any draft of regulations", but it does not necessarily say what those regulations must contain. It does not necessarily say, Mr. Mazankowski, that those regulations have to have some cost data for you or anybody else. They can be...

**Mr. Mazankowski:** On a question of privilege...

**The Chairman:** They can be completely...

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on a question of privilege.

**The Chairman:** You can have your question of privilege as soon as I have finished commenting on your remarks.

The paper that the Minister has prepared can deal completely with cost factor or they can deal completely with something else. The Committee, in my estimation, has no right to determine what should be in the regulations as yet. They are asking for a draft. The draft can contain nothing.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, with all due respect, it was simply on a point of clarification that I was trying to elicit some information from the Minister and, if that was out of order, then perhaps you should rule me out on that basis.

**The Chairman:** That is why I was waving the gavel.

**Mr. Mazankowski:** It was simply to seek clarification and perhaps, if the Minister would have enlightened me in the manner in which I would have liked him to enlighten me, then we could have perhaps moved along and passed this bill, as you have suggested.

**The Chairman:** Mr. Benjamin and then Mr. Turner.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am a little clearer now as to the wording of the motion. In light of the remarks of the Minister, I find it terribly strange that we have a government bill in front of us and the government has not decided yet on what the policy is going to be. We should maybe not only stand the motion, we should stand the whole bill.

Really, Mr. Chairman, I think what the Minister has just said indicates to me that the government has brought in legislation on which they have not even made up their own minds yet on how they are going to implement it and regulate it. It seems to me that is not the normal practice. When a government brings in legislation it has decided on its policy and, once its legislation is passed, then it drafts its regulations. If the Minister does not know, not only what the Cabinet is going to do but does not even know what his own department is going to do, I think this exercise better be postponed until the government has made up its mind on what the policy will be regarding costs, particularly costs, what the honourable

[Interprétation]

**Le président:** J'aimerais apporter des commentaires. M. Mazankowski me dit un peu nerveux. J'aimerais informer le Comité que la motion dit «toute préparation de règlement». Cependant, cela n'indique pas nécessairement ce que doivent contenir ces règlements. Monsieur Mazankowski, cela ne veut pas dire que ces règlements doivent contenir des données sur les dépenses pour vous ou pour qui que ce soit. Elles peuvent être...

**M. Mazankowski:** Une question de privilège...

**Le président:** Elles peuvent être complètement...

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, une question de privilège.

**Le président:** Vous pourrez soulever votre question de privilège dès que j'aurai fini de commenter vos remarques.

L'exposé qu'a préparé le Ministre peut traiter uniquement de dépenses ou traiter uniquement d'autre chose. Selon moi, le Comité n'a pas le droit de déterminer ce que doivent contenir ces règlements. Ils demandent un brouillon. Un brouillon ne peut contenir quoi que ce soit.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, sauf votre respect, je voulais simplement avoir des détails sur des renseignements fournis par le Ministre. Si cela allait contre les règles, peut-être pourriez-vous déclarer que j'agis contre le règlement.

**Le président:** C'est pourquoi j'utilisais le marteau.

**M. Mazankowski:** Je voulais simplement avoir plus de détails. Si le Ministre m'avait apporté l'éclaircissement que je voulais, nous aurions pu avancer et adopter ce bill, comme vous l'avez suggéré.

**Le président:** Monsieur Benjamin et ensuite monsieur Turner.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je suis un petit peu plus clair maintenant au sujet de la formulation de la motion. A la suite des remarques du Ministre, il me semble très étrange d'avoir un bill du gouvernement devant nous lorsque le gouvernement n'a pas encore décidé quelle serait la politique. Peut-être ne devrions-nous pas seulement maintenir la motion, nous pourrions aussi maintenir tout le bill.

Monsieur le président, selon moi, il me semble que les propos du Ministre ne font qu'indiquer que le gouvernement a présenté une loi et qu'il n'a même pas encore décidé la façon de la mettre en pratique et de la régler. Il me semble que c'est anormal. Lorsqu'un gouvernement présente une loi, il est supposé connaître sa politique. Après avoir adopté cette loi, il peut passer au règlement. Si le Ministre ne sait même pas exactement ce que le Cabinet va faire, il ne sait même pas ce que son ministère va faire, je crois qu'on pourrait retarder les débats jusqu'à ce que le gouvernement ait décidé de la politique en ce qui concerne les dépenses, spécialement les dépenses, question que vient juste de soulever le député de

[Text]

member for Vegreville has just brought up. Frankly, Mr. Chairman, I find it difficult to believe. The Department has not any policy or discussed or decided...

• 2055

**Mr. Guay (St. Boniface):** On a point of order, I would like to humbly suggest to the honourable member that possibly had he been here in the last previous meetings, and I am saying that with due respect, you might have had the answer now in your mind as to what we are talking about, and I think you would have had an answer to the question you just presented to the Chairman. I am speaking through you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** That is what I was wondering about.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I hope that you, Mr. Chairman, will be able to answer the honourable gentleman in view of what he has just said.

**The Chairman:** I was attempting to answer until you raised the point of order, Mr. Guay.

I would like to direct Mr. Benjamin to the Committee's Proceedings of June 28, page 27. Mr. Howard, your colleague and the mover of the motion which has confounded this Committee, said this at the bottom of the page:

**Mr. Howard:** That is why I deliberately picked the word "any" to give the Minister the opportunity to choose which one was the correct one.

The Minister says before this Committee that he has one which is not necessarily regulations but it parallels the thinking of the ICAO and what they decided to do after they agreed to ICAO. He says that is the only one that he can find that is anywhere close to fitting to his knowledge to date. I think the Minister is complying with the mover's thoughts when he moved this motion.

The Chair is faced with two problems. He either calls for the question or has, I think, unanimous consent to stand the motion and have the Minister make in the appendix to this Committee's proceedings the suggestions that they decided after their ICAO meeting. That is the Chair's prerogative. He can call for the question or ask for unanimous consent to have the motion stood because Mr. Howard, the mover, is not here. But it appears to me that the Minister is complying to the best of his ability with the intent of the mover's...

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, if I remember when the motion was moved what Mr. Howard said at that time, it was that there had been discussions and the air group that appeared before the Committee kept referring to draft regulations which they had seen and which were available to them, and that there were the indication by the government of what the negotiations at least as to the uniformity of regulations and acceptability of regulations would be as far as the industry was concerned. So there must be draft regulations kicking around somewhere. The ICAO regulations are not necessarily the same. I would presume that Canada signed the concord or whatever term they use in that...

[Interpretation]

Vegreville. A dire vrai, monsieur le président, j'ai peine à le croire. Le ministère n'a aucune politique et n'a discuté ni décidé...

**M. Guay (Saint-Boniface):** J'invoque le Règlement, j'aimerais dire au député que s'il avait été présent lors des dernières séances, et je dis cela avec tout le respect que je vous dois, vous auriez peut-être la réponse à ce que nous demandons, et je crois que vous auriez également une réponse à la question que vous venez de poser au président. Je parle en votre nom, monsieur le président.

**Le président:** C'est ce que je me demandais.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, j'espère que vous serez en mesure de répondre au député.

**Le président:** J'essayais justement de répondre lorsque vous avez invoqué le Règlement, monsieur Guay.

J'aimerais que M. Benjamin se réfère aux procès-verbaux du comité du 28 juin, page 27. C'est M. Howard, votre collègue, qui a proposé la motion qui a été renversée par ce comité, et il a dit au bas de la page:

**M. Howard:** C'est pourquoi j'ai délibérément choisi le mot «n'importe lequel» afin de donner au ministre l'occasion de choisir celui qui était bon.

Le ministre a dit devant ce comité qu'il avait une motion qui n'était pas nécessairement conforme au Règlement mais qui était d'une nature semblable aux idées de l'OACI et des décisions qu'elle a prises. Je crois que le ministre respecte la pensée de celui qui a proposé la motion lorsqu'il a proposé cette motion.

La présidence fait face maintenant à deux problèmes. Soit que le président demande le vote, ou qu'il obtienne l'accord unanime pour maintenir la motion et le ministre pourra ainsi ajouter en annexe aux procès-verbaux de ce comité les décisions qu'ils ont prises après la réunion de l'OACI. Quel est le droit de la présidence? Elle a le droit de demander le vote ou d'obtenir l'unanimité pour que la motion soit maintenue, parce que celui qui l'a proposée, M. Howard, n'est pas présent. Mais il me semble que le ministre respecte dans la mesure du possible l'intention de celui qui a proposé la motion...

**M. Peters:** Monsieur le président, si je me rappelle bien ce qu'a dit M. Howard lorsque la motion a été proposée, il a dit qu'il y avait eu des discussions et que le groupe de représentants de l'aviation qui avait comparu devant le comité n'avait pas cessé de mentionner les règlements qu'ils avaient vus et qui leur étaient disponibles, et que ces règlements indiquaient la position du gouvernement quant à la nature des négociations avec l'industrie de l'aéronautique, du moins en ce qui concerne l'uniformité et la reconnaissance de ces règlements. Il doit donc y avoir des projets de règlements qui traînent quelque part. Les règlements de l'OACI ne sont pas nécessairement les mêmes. Je suppose que le gouvernement a signé le concord ou quel que soit le terme qu'ils ont employé...



[Texte]

**The Chairman:** ICAO.

**Mr. Peters:** The International Civil Aviation Organization, or whatever it is—the international one—must have set down some regulations that we agreed to in terms of Canada. Those I think are available.

**The Chairman:** They have been given to the Committee, Mr. Peters.

**Mr. Peters:** Yes. They are probably from the Library, but that is not what was being asked for. The regulations that were being asked for are the ones that were being discussed by the aviation people that were before us. It seems to me that this is the kind of bill that the government should be pretty definite about before we are asked to pass it, and I really see no reason why there is a reluctance in having regulations. I do not see any reason, Mr. Chairman, why the regulations are not finalized to the extent of being attached as an appendix to the bill.

• 2100

**The Chairman:** The Minister has explained that several times over. Regulations do not officially become regulations until Cabinet has approved them and the bill is passed.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, just a very quick suggestion. First of all...

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, I disagree with that. I am sure, unless the Cabinet always agrees to all the bills that are presented, and they may, that many of the bills that come before us have a schedule of fees. This is particularly so in agriculture and there is a schedule of regulations that are attached to those bills, and we have had many of them. Insect control comes to mind, and there are a number of bills that we have passed very recently on poison control and the regulations...

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, I think your suggestion was a very meritorious one and I think we should adopt it unanimously and examine what the Minister has put before us. He has answered, through you, Mr. Chairman, Mr. Mazankowski with respect to costs. When I hear that there is no policy in this respect, and we are really trying to protect persons and property, I say let us get on with passing the bill so that that can be done, rather than have a hijacking over the summer and then we will all come back and be sorry as hell we did not pass it. Let us get on with it. It is certainly going to go a long way towards protecting people and property, as it is intended to do. Then the other things which are incidental and flow from it, the costs and the regulations, they can come after. To say that there is not a policy clearly defined in that bill, I defy the man who would read it to really come out and say that intelligently. It is clearly there.

Mr. Chairman, I think your suggestion is a very worthwhile one and I think we should adopt it.

[Interprétation]

**Le président:** OACI.

**M. Peters:** L'Organisation de l'aviation civile internationale, doit avoir établi des règlements que le Canada a acceptés. Je crois que ces règlements sont disponibles.

**Le président:** Monsieur Peters, ils ont été remis au comité.

**M. Peters:** Oui. Ils viennent probablement de la Bibliothèque, mais ce n'est pas ce que nous avons demandé. Nous avons demandé les règlements qui ont fait l'objet de discussions avec les représentants de l'industrie de l'aéronautique qui ont comparu devant nous. Il me semble que la position du gouvernement face à ce genre de bill devrait être assez claire avant de passer au vote, et je ne vois vraiment pas pourquoi il y aurait une réticence à obtenir les règlements. Monsieur le président, je ne vois pas pourquoi une décision finale ne serait pas prise concernant ces règlements, afin qu'ils soient annexés au bill.

**Le président:** Le ministre a expliqué cela à plusieurs reprises. Les règlements ne deviennent pas officiels tant qu'ils ne sont pas approuvés par le Cabinet et tant que le bill n'est pas voté.

**M. Poulin:** Monsieur le président, une suggestion rapide. Tout d'abord...

**M. Peters:** Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec cela. Je suis certain, à moins que le Cabinet n'approuve tous les bills qui sont présentés, et il le peut, que bien des bills qui nous sont présentés sont accompagnés d'une annexe. C'est souvent le cas en ce qui concerne l'agriculture et il y a une annexe de règlement qui accompagne ces bills, et nous en avons reçu beaucoup. Et il me vient à l'esprit le contrôle sur les insectes, et il y a un certain nombre de bills que nous avons votés récemment sur le contrôle des poisons et les règlements...

**M. Poulin:** Monsieur le président, je crois que votre suggestion a beaucoup de mérite et qu'elle devrait être acceptée à l'unanimité et que nous devrions examiner ce que le ministre nous a soumis. Monsieur le président, il a répondu à M. Mazankowski en votre nom, en ce qui concernait sa question au sujet des coûts. Lorsqu'on me dit qu'il n'y a pas de politique à ce sujet, et que nous essayons vraiment de protéger les personnes et la propriété, je pense que nous devrions adopter le bill afin que cela soit d'effectuer, plutôt que de risquer un acte de piraterie aérienne au cours de l'été, car ensuite nous regretterions tous de ne pas l'avoir adopté. Ce bill aura certainement pour effet de protéger tant les citoyens que la propriété. Et les autres choses qui en découlent comme les frais et les règlements viendront ensuite. Je lance un défi à la personne qui pourrait m'affirmer que ce bill ne propose pas une politique clairement définie. La politique est précisée très clairement.

Monsieur le président, je pense que votre suggestion est très valable et que nous devrions l'accepter.

[Text]

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, most if not all of what is in this bill is already being done in terms of protecting persons and property. We all go through this almost every weekend at airports in all parts of Canada.

**Mr. Poulin:** Without authority to do it.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Without lawful authority.

**Mr. Benjamin:** All right, but it is being done in any case.

**An hon. Member:** You will have to go on doing it without authority.

**Mr. Marchand (Langelier):** Do you know how it is done? When you say there is no policy, this is the policy. This is why we brought this bill up. Right now we have to rely on the airlines. The airlines have the right to refuse to carry somebody if they think it constitutes a danger, or something; if they think this person might be a danger to the aircraft, to the crew or to any of the passengers. So, we rely on this power that the airlines have. We think this is not the proper way, because some airlines refuse to do it, and if they refuse we cannot do anything.

So, what is the purpose of this bill? It is to give the federal government the power to make regulations in order to protect crews and aircraft and airports. This is the very purpose. When you say, "What do you want?", this is what we want. As in the hundreds and hundreds of bills that have been adopted by the House of Commons, there is a provision for regulations.

I remember when we got the Immigration Appeal Board through the House. That bill was discussed by Mr. Peters, as I remember, and there was power there to make regulations. They never asked to produce the regulations. They wanted to know what the policy would be, and this is the policy. You had it there. There are hundreds and probably thousands of laws in Canada where this power is given to the Executive—which means the Cabinet in that case—to make regulations according to what the House has adopted. So when you say we have no policy, this is the policy.

Why are we so reluctant to produce anything? First, as I told you, I do not have it and I do not know what those regulations will be. Second, this is something new. We do not have much experience in this field. We are just starting. This is why we know we are probably going to adopt regulations following the adoption of the bill by the House, if it is adopted, and after that we will probably have to modify them because we will see loopholes in all this, and we are just experiencing it. This is why there is no law. The problem which has been raised, and it is a very serious one, is who is going to pay for that? Of course, you could have put that question, Mr. Peters, about the Board of Appeals. Who is going to pay for that? Of course, at that time it would have been clear. It is the public who is going to pay. But he could have asked, "If a witness has to appear

[Interpretation]

**M. Benjamin:** Monsieur le président, tout ce que ce bill propose en vue de protéger les citoyens et la propriété est déjà fait. Nous avons dû faire face à cela presque chaque fin de semaine dans tous les aéroports du Canada.

**M. Poulin:** Mais ces aéroports n'ont pas l'autorisation de le faire.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Ils n'ont pas d'autorisation juridique.

**M. Benjamin:** C'est vrai, mais c'est fait de toute façon.

**Une voix:** Ils devront continuer à le faire sans autorisation.

**M. Marchand (Langelier):** Savez-vous comment cela se fait? Lorsque vous dites qu'il n'y a pas de politique, vous avez raison. C'est la raison pour laquelle nous avons proposé ce bill. Pour le moment, nous devons nous en remettre aux compagnies aériennes. Les transporteurs aériens ont le droit de refuser de transporter quelqu'un qui constitue, selon eux, un danger; s'ils estiment que cette personne représente un danger à l'appareil, à l'équipage, ou aux passagers. Donc, nous nous en remettons à ce pouvoir que possèdent les compagnies aériennes. Mais nous ne croyons pas que la solution soit adéquate, parce que certaines compagnies aériennes refusent de faire cela, et nous ne pouvons rien faire devant ce refus.

Donc, quel est l'objectif de ce bill? Il a pour but de donner au gouvernement fédéral le pouvoir de faire des règlements qui protégeront les équipages, les appareils et les aéroports. Tel est le but. Lorsque vous dites, «Que voulez-vous?» c'est ce que nous voulons. Comme c'était le cas pour les centaines et les centaines de bills qui ont été adoptés par la Chambre des communes, il y a une disposition pour les règlements.

Je me souviens lorsque nous avons adopté à la Chambre la Commission d'appel d'immigration. Ce bill avait été discuté par M. Peters, et il y avait là le pouvoir de faire des règlements. Ils n'ont jamais demandé de fournir les règlements. Ils voulaient savoir quelle serait la nature de la politique, et quelle était la politique. Dans des centaines et probablement des milliers de lois au Canada, on a donné au Cabinet le pouvoir de faire des règlements conformes à ce que la Chambre avait adopté. Donc, lorsque vous dites qu'il n'y a pas de politique, vous avez raison.

Pourquoi sommes-nous réticents à fournir quoi que ce soit? Premièrement, comme je vous l'ai dit, je n'ai pas ces règlements et je ne suis pas au courant de leur nature. Deuxièmement, c'est quelque chose de nouveau. Nous n'avons pas beaucoup d'expérience dans ce domaine. Nous ne faisons que commencer. C'est la raison pour laquelle nous savons que nous allons probablement adopter des règlements, à la suite de l'adoption de ce bill par la Chambre, s'il est adopté, lesquels règlements seront ensuite, probablement modifiés, parce que nous y verrons des échappatoires, et que ce n'est qu'une expérience. C'est la raison pour laquelle il n'y a pas de loi. Mais un problème important a été soulevé, et c'est de savoir qui va payer pour cela. Bien sûr, monsieur Peters, vous auriez pu poser cette question, concernant le conseil des appels. Qui payera pour cela? Bien sûr, à ce moment-là,



## [Texte]

before the board in Ottawa, who is going to pay for his expenses?" This question was never put. It was a matter of regulations.

I can tell you that in the discussions that took place in the department, to the extent that I am aware of them, some thought that we should pay and others said that there should be a special type of price on the ticket for that and others said that the airlines should share. There was a discussion. One day Cabinet will have to make up its mind and say this is the way it is going to be paid for. That is all; it is not more complicated than that, and to say that we have not made up our minds because there is no provision for paying for the security measures, I regret but this is a responsibility that we can take and if we take the wrong decision I think that you would be the first to tell us that is the wrong decision. This is part of politics, and this is way laws are made.

• 2105

**The Chairman:** Go ahead, on a point of order.

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, my point of order is that I believe that your suggestions were good ones. You should make a ruling at this point and get on with dealing with the bill.

**The Chairman:** Thank you. I have been trying to determine whether there is unanimous consent to comply with the wishes of the Chair, Mr. McRae. Dr. Railton, did you have a suggestion to make?

**Mr. Railton:** I will withdraw. I had an idea. I was trying to get this expedited, that is all.

**The Chairman:** So is the Chair. Is there unanimous consent that we stand the motion?

**An hon. Member:** Agreed.

**The Chairman:** There seems to be.

Having stood the motion, can I have somebody move that the paper suggested by the Minister be made an appendix to Committee Proceedings today?

**Mr. Schumacher:** Mr. Chairman, just before unanimous consent is given, do I understand that the whole bill will pass except, say, the title, so that we can dispose of this motion before we finally pass it?

**The Chairman:** If we are so fortunate, Mr. Schumacher, that could possibly happen.

**Mr. McRae:** I move that the paper presented by the Minister be made an appendix to today's Committee Proceedings.

Motion agreed to.

**The Chairman:** We are now back to dealing with Clause 1. Shall Clause 1 carry?

Mr. Mazankowski.

## [Interprétation]

c'était clair. C'était le public qui payait. Mais il aurait pu demander, «si un témoin doit comparaître devant ce conseil à Ottawa, qui défrayera ces dépenses?» Cette question n'a jamais été posée. C'était une question de règlement.

Je puis vous dire que dans la mesure où je suis au courant des discussions qui ont eu lieu au ministère, certains ont dit que nous devrions payer, d'autres ont dit qu'il devrait y avoir un prix spécial pour le billet, et d'autres ont dit que les transporteurs aériens devraient partager les coûts. Cela a fait l'objet d'une discussion. Un jour, le Cabinet devra se faire une idée et dire c'est la façon dont cela devrait être payé. C'est tout; ce n'est pas plus compliqué que cela, et dire que nous ne nous sommes pas décidés parce qu'il n'y a rien de prévu pour payer les mesures de sécurité, je regrette mais c'est une responsabilité que nous ne pouvons comprendre, et si nous prenons la mauvaise décision, je crois que vous seriez le premier à nous le dire que c'est la mauvaise décision. Cela fait partie de la politique, et c'est la façon dont on fait les lois.

**Le président:** Allez-y, un rappel au Règlement.

**M. McRae:** Monsieur le président, voici mon rappel au Règlement; je crois que vos suggestions étaient bonnes. Vous devriez maintenant prendre une décision et commencer à traiter du bill.

**Le président:** Merci. J'ai essayé de savoir si tout le monde était d'accord avec les décisions du président, monsieur McRae. Monsieur Railton, avez-vous une suggestion à faire?

**M. Railton:** Je me retire. J'avais une idée. Je voulais que les choses aillent un peu plus rapidement. c'est tout.

**Le président:** Le président aussi. Êtes-vous tous d'accord pour que nous réservions la motion?

**Une voix:** Adoptée.

**Le président:** Il semble que oui.

Puisque nous avons retenu la motion, quelqu'un peut-il proposer que le document suggéré par le ministre soit mis en appendice aux procès-verbaux du Comité d'aujourd'hui?

**M. Schumacher:** Monsieur le président, juste avant que le consentement unanime soit donné, dois-je comprendre que le bill en entier sera accepté, sauf le titre, afin que nous puissions nous défaire de cette motion, avant de l'adopter finalement?

**Le président:** Si nous sommes chanceux, monsieur Schumacher, cela peut se produire.

**M. McRae:** Je propose que le document présenté par le ministre soit mis en appendice aux procès-verbaux du Comité d'aujourd'hui.

La motion est adoptée.

**Le président:** Nous en revenons à l'article 1. L'article 1 est-il adopté?

Monsieur Mazankowski.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** The Minister pointed out that there are a number of airlines that are carrying out the surveillance and security activities on a voluntary basis. He also pointed out that some had refused.

**Mr. Marchand (Langelier):** Did I use the word "refuse"?

**Mr. Mazankowski:** I understood you did. Perhaps that is too harsh a word. Could you indicate to us which airlines are presently undertaking, and are we to conclude that the greatest number of people who are travelling by air in Canada today are travelling on airlines that are carrying out the kind of security arrangements that you have prescribed for in Clause 1 of the bill?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think Mr. McLeish can give you exactly how it is.

**Mr. W. M. McLeish (Director General, Civil Aeronautics, Ministry of Transport):** Yes, thank you, Mr. Minister. The major carriers, Air Canada, CP Air, and the regional carriers are conducting surveillance.

**Mr. Mazankowski:** Have any regional carriers refused to conduct surveillance?

**Mr. McLeish:** No, they have expressed the view that at their northern bases, which are usually isolated, there are difficulties in trying to conduct surveillance. We have discussed the problems with them and we have agreed that there are problems and we are studying how best to overcome these problems. In the meantime the regional carriers have implemented the system on their southern routes.

**Mr. Mazankowski:** Is Pacific Western Airlines Ltd., one of those?

**Mr. McLeish:** Yes, it is.

**Mr. Mazankowski:** What about an operation such as Time Air Ltd., that operates in Alberta? Do they carry out security and surveillance operations?

**Mr. McLeish:** No, they operate airplanes under 12,500 pounds, I believe.

**Mr. Mazankowski:** Are they all under 12,500 pounds?

**Mr. McLeish:** I believe so.

**Mr. Mazankowski:** I see. The firms that have indicated some problems in complying with your request, have you asked them to undertake on an experimental basis a surveillance activity so that you might be able to determine the cost?

**Mr. McLeish:** They have tested various approaches such as putting a security officer on board the aircraft to move with the aircraft so that he can then clear persons boarding at the various northern bases. That has been attempted. Other attempts have been made to use

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** Le ministre a indiqué qu'il y avait beaucoup de compagnies d'aviation qui faisaient de la surveillance et qui appliquaient des mesures de sécurité volontairement. Il a aussi indiqué que certaines autres ont refusé.

**M. Marchand (Langelier):** Ai-je employé le mot «refusé»?

**M. Mazankowski:** C'est ce que j'avais compris. C'est peut-être un mot trop dur. Pourriez-vous nous indiquer quels compagnies d'aviation le font actuellement, et devons-nous conclure que la majorité des personnes qui voyagent par Air Canada de nos jours utilisent le service d'une compagnie aérienne qui tient compte de ce genre d'arrangements de sécurité, tels que vous les avez prescrits dans l'article 1 du bill?

**M. Marchand (Langelier):** Je crois que M. McLeish peut vous dire exactement de quoi il s'agit.

**M. W. M. McLeish (directeur général de la Division de l'aviation civile, ministère des Transports):** Oui, merci, monsieur le ministre. Les principaux transporteurs, Air Canada, CPR ainsi que les transporteurs régionaux exercent une certaine surveillance.

**M. Mazankowski:** Certains transporteurs régionaux ont-ils refusé d'exercer une surveillance?

**M. McLeish:** Non, ils ont exprimé l'opinion que sur leurs base aériennes du Nord qui sont habituellement isolées, il est difficile d'essayer d'exercer une surveillance quelconque. Nous avons discuté de la chose avec eux, et nous sommes d'accord qu'il y a des problèmes, nous essayons maintenant de trouver des solutions à ces problèmes. Pendant ce temps, les transporteurs régionaux ont installé le système sur les routes aériennes qu'ils fréquentent dans le Sud.

**M. Mazankowski:** Est-ce que *Pacific Western Airlines Limited* le fait?

**M. McLeish:** Oui.

**M. Mazankowski:** Et qu'est-ce qui arrive avec la *Time Air Ltd.* qui opère en Alberta? Applique-t-il des mesures de sécurité ainsi que des opérations de surveillance?

**M. McLeish:** Non, je crois que leurs avions pèsent moins de 12,500 livres.

**M. Mazankowski:** Elles pèsent toutes moins de 12,500 livres?

**M. McLeish:** Je crois.

**M. Mazankowski:** Je vois. Les compagnies qui ont indiqué qu'elles avaient certains problèmes à se plier à votre demande, leur avez-vous demandé, à titre d'expérience, d'essayer d'exercer une certaine surveillance, afin que vous puissiez connaître les coûts?

**M. McLeish:** Ils ont expérimenté différentes approches, on a par exemple mis un agent à bord de l'appareil, afin qu'ils puissent fouiller les personnes qui montaient à bord de l'avion, dans les différentes bases du Nord. Cela a été essayé. On a également essayé de donner à leurs



[Texte]

their station managers to conduct the security check in the way that he feels best suits the circumstance. These have been tried.

• 2110

**Mr. Mazankowski:** I have another question, Mr. Chairman.

Section 5.1(1) indicates that:

...the Governor in Council may make regulations requiring the owners or operators of aircraft registered in Canada...

How does this affect passengers who are, for example, leaving Toronto airport, of whom a number would probably be Canadians, on American airlines and other airlines? Is there any authority that the Canadian government can exercise over the international airlines that are operating within Canada to points outside Canada and, if so, why is it not stipulated in the bill? Or is it covered in some way, shape or form?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, you can answer. I put the same question and I was told it was covered in the bill.

**Mr. McLeish:** It is covered in 5.1(2). It deals in respect of flights from aerodromes in Canada. Any commercial aircraft departing from aerodromes designated by the Minister would be required to comply with any regulations that are passed by the Governor in Council.

**Mr. Mazankowski:** But for all intents and purposes the regulations would be the same in Clause 1 or Clause 2, I take it.

**Mr. McLeish:** With the Minister's permission, I would like to ask legal counsel to explain this.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, we have the legal counsel here. Will you please explain that part?

**Mr. Mazankowski:** Would the same regulations that are prescribed for, basically, in Clause 1 apply in Clause 2? As was pointed out, I understand international air carriers operating out of Canada to international points would have to comply with provisions of the Act as covered in Clause 2, and I am asking the witness whether the same regulations apply in both...

**Mr. L. Shields (Legal Advisor, Air, Department of Transport):** The same type of regulations will be made applicable to foreign carriers.

**Mr. Mazankowski:** Would they be the same regulations. You said the same type.

**Mr. Shields:** The same type of regulations, yes. They will not be word for word but they will be made applicable; they will be required to perform the same security measures as Canadian carriers will.

**Mr. Mazankowski:** I see.

[Interprétation]

gérants de stations la charge des contrôles de sécurité selon la méthode qu'ils estimaient la mieux adaptée aux circonstances. Ce sont des solutions qui ont été essayées.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'ai une autre question.

L'article 5.1(1) dit que:

Le Gouverneur en Conseil peut établir...des règlements imposant aux propriétaires ou exploitants d'aéronefs immatriculés au Canada...

En quoi cela concerne-t-il les passagers qui, par exemple, quittent l'aéroport de Toronto, qui sont probablement dans une large mesure des Canadiens, voyageant sur des compagnies aériennes américaines ou autres. Est-ce que le gouvernement canadien peut exercer un pouvoir sur les compagnies aériennes internationales qui ont des vols à partir du Canada vers des destinations à l'étranger et dans ce cas, pourquoi n'est-ce pas énoncé dans le bill? Ou bien est-ce que cette éventualité est prévue?

**M. Marchand (Langelier):** Oui, vous pouvez répondre. J'ai posé la même question et on m'a dit que le cas était prévu dans le projet de loi.

**M. McLeish:** Cette éventualité est couverte par l'article 5.1(2). Cet article traite des vols dont le point de départ est à l'intérieur du Canada. Tout aéronef commercial quittant les aéroports désignés par le ministre doit se soumettre aux règlements adoptés par le Gouverneur en Conseil.

**M. Mazankowski:** Mais je suppose qu'à toutes fins utiles la même chose s'appliquerait aux articles 1 et 2.

**M. McLeish:** Avec la permission du ministre je demanderais à notre conseiller juridique de vous expliquer cela.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, nous avons un conseiller juridique, voulez-vous expliquer cela?

**M. Mazankowski:** Est-ce que les quelques règlements prévus par l'article 1 s'appliqueraient à l'article 2? Comme on l'a souligné, j'ai cru comprendre que les transporteurs aériens internationaux qui quittaient les aéroports canadiens à destination de pays étrangers, devaient se conformer aux dispositions de la loi telles que prévues dans l'article 2 et je demande au témoin si les mêmes règlements s'appliquent dans les deux...

**M. L. Shields (conseiller juridique, transports aériens, ministère des Transports):** Des règlements similaires s'appliqueront aux transporteurs étrangers.

**M. Mazankowski:** S'agirait-il des mêmes règlements? Vous avez dit similaires.

**M. Shields:** Oui, le même genre de règlement. Il ne s'agira pas, mots pour mot, du même règlement exactement, mais ils seront applicables; les transporteurs étrangers devront se soumettre aux mêmes dispositions de sécurité que les transporteurs canadiens.

**M. Mazankowski:** Je vois.

## [Text]

**Mr. Shields:** That is the present thinking of the regulations, in the draft form. This is the present thinking of developing them, that they will be the same type, applicable, as it will be to Canadian carriers. So Canadian passengers on foreign aircraft will get the same protection as they will on Canadian registered aircraft.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman, I have no further questions for the time being.

**The Chairman:** Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I will pass for now.

**The Chairman:** Then Mr. Ellis is my next questioner.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, I would like to follow up in more detail what Mr. Mazankowski said with regard to the costs.

We have discussed costs on a number of occasions and it has been indicated by the Minister that there would be a portion of the cost perhaps borne by the Federal Treasury. We have no idea yet how that cost is going to be recovered. We do not have a particularly clear picture of what those costs are going to be. We have discussed them at times and have heard figures as low as seven cents and as high as \$1.25 per passenger.

Is the Minister, Mr. McLeish or one of their colleagues in any better position to tell us now what these costs are going to be?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think Mr. McLeish might have mentioned the costs last time. Are you in a position to say? We made an experiment for four or five months, so probably we know what it did cost?

• 2115

**Mr. McLeish:** I believe at a previous session I did answer questions to the effect that costs—and I have forgotten the figures at that time; I would have to refer back to the transcript—were running from 30 cents to \$1, somewhere in that neighbourhood.

**Mr. Ellis:** My understanding was that the spread was even greater than that and I wondered how we were going to tie that cost into some type of legislation. And, tied in with that, is the equipment. When you get into the international airlines how do you handle the costs of conducting these searches, and how do you designate equipment for international airlines other than the major Canadian airlines?

**Mr. Marchand (Langelier):** Do you mean the foreign airlines?

**Mr. Ellis:** I am talking about TWA, United, Eastern, American and those airlines that operate familiarly out of the major Canadian centres in the United States. How do we know about the cost there, how would we supplement the cost, if indeed the federal treasury is going to supplement the cost, how would we govern the recovery

## [Interpretation]

**M. Shields:** C'est l'idée actuellement contenue dans les règlements qui en sont encore au stade de projet. C'est ce qu'on a l'intention de faire, de créer des règlements d'un type similaire, applicables, tout comme pour les transporteurs canadiens. Par conséquent, les passagers canadiens voyageant sur des aéronefs étrangers jouiront de la même protection que sur des aéronefs immatriculés au Canada.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président; je n'ai pas d'autres questions pour le moment.

**Le président:** Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je passe mon tour.

**Le président:** Je donne la parole à M. Ellis.

**M. Ellis:** Monsieur le président, M. Mazankowski a parlé de coûts, et je voudrais entrer plus en détails.

Nous avons discuté de questions de coûts à plusieurs occasions et le ministre nous a dit qu'une partie des coûts serait peut-être défrayée par le Trésor fédéral. Pour l'instant, nous ne savons absolument pas comment ces frais seront remboursés. Nous ne savons d'ailleurs pas très bien de quel ordre ils seront. Nous avons discuté de la question à plusieurs reprises, et nous avons entendu des chiffres aussi bas que 7c. par passager et aussi hauts que \$1.25.

Le ministre, M. McLeish ou leurs collègues sont-ils mieux en mesure de nous dire maintenant ce que seront ces coûts?

**M. Marchand (Langelier):** M. McLeish a peut-être parlé des coûts la dernière fois, pouvez-vous ajouter quelque chose? Nous avons fait une expérience de quatre ou cinq mois, nous savons donc probablement ce que cela a coûté.

**M. McLeish:** Je crois que lors d'une réunion précédente, j'ai répondu à des questions en disant que les frais—et j'ai oublié les chiffres; je devrais me référer à la copie—étaient entre 30 cents et \$1.

**M. Ellis:** Je pensais que l'écart était plus considérable et je me demandais comment relier ces frais à une loi quelconque. Il y a aussi l'équipement; lorsqu'on parle de compagnies aériennes internationales, comment payez-vous les frais pour les recherches et comment choisissez-vous l'équipement pour les compagnies aériennes internationales autres que les compagnies canadiennes importantes?

**M. Marchand (Langelier):** Parlez-vous des compagnies étrangères?

**M. Ellis:** Je parle de TWA, United, Eastern, American, et toutes celles qui opèrent hors des grandes villes canadiennes, dans les États-Unis. Comment connaissons-nous les frais, comment les appuyons-nous si le Conseil du trésor les appuiera, comment contrôlerions-nous le recouvrement des frais, et comment imposerions-nous le



[Texte]

of costs, and how would we dictate the type of equipment that they are going to use, which would of course affect the costs?

**Mr. McLeish:** I can answer part of your question in relation to the procedures and equipment. We have developed at the international airports a system of isolating passengers into secure areas after the passengers have passed through the inspection, and this is common to all air carriers. Now, any foreign air carrier that has expressed a desire to conduct its own surveillance, conduct it in addition to, or instead of, the blanket surveillance which is now being provided by Canadian carriers in consortium with each other, and this would continue if a foreign carrier wished to continue to conduct its own surveillance and its standard met the minimum standard prescribed by the regulations, then I believe it would be free to do so. With respect to the question of cost, I believe the Minister has already spoken to that.

**Mr. Ellis:** Do I understand then, Mr. Chairman, that, for example, in Toronto in terminal one, where everyone but Air Canada uses the larger terminal and Air Canada uses the other terminal, the Ministry would then dictate the type of material used in both, provide common waiting rooms and apportion the cost in some manner between the various airlines using them? Is that the type of thing we are talking about?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think, Mr. Chairman, there are a certain number of things that Mr. McLeish may have mentioned. Some airlines may decide to have their own control. What we are going to do in those cases is to see if their own controls are at least as strict or rigid as our own control, and if they are not we may impose upon them our own controls. You know, it is very difficult to talk about regulations because we will have different situations happening. It is just like in small airports in the north. I think what the department has in mind at this moment—it is not a regulation, but it is being discussed—is that in certain cases we will ask them what kind of measures they are going to take in order to protect the public. We know very well that in Inuvik, for example, it probably will not be the same type of surveillance as in Toronto. But we will ask what precautions they are going to take, and at that moment we will say, okay, you meet the regulations or the requirements of the regulations. So there are all types of situations. Probably some American companies will say that they find that our regulations are not strict enough and they want their own. In that case, we will say, well all right, and you pay for it. For example, if we have to supply all the equipment for a foreign company and make the surveillance or the check ourselves, we may charge as we charge for airports. So what procedure are we going to use? This is why we need the authority to establish regulations which probably will be very general in the beginning and precise and elaborated later on, according to the situation.

• 2120

**Mr. Ellis:** Mr Chairman, we are actually dealing then with the fact that the foreign airline will take their experience basically based upon what we found was applicable to the major Canadian airlines.

[Interprétation]

choix de l'équipement qu'ils utiliseront, qui influenceraient, bien sûr, les frais?

**M. McLeish:** Je peux répondre à une partie de votre question, en ce qui a trait aux méthodes et à l'équipement. Nous avons mis sur pied dans les aéroports internationaux un système d'isolation des passagers dans des abris, après qu'ils ont passé le comptoir d'inspection, et cela est commun à tous les transporteurs aériens. Tout transporteur aérien étranger qui veut exercer une surveillance, à la place du système de surveillance fourni par les transporteurs canadiens, en accord entre eux, et cela continuerait si un transporteur étranger voulait exercer sa propre surveillance et si sa norme correspondait à la norme minimale telle qu'établie par les règlements, alors je crois qu'il serait libre de le faire. En ce qui a trait aux frais, je crois que le ministre en a déjà parlé.

**M. Ellis:** Si je comprends bien, monsieur le président, à Toronto, par exemple, au terminus 1, où tout le monde se sert du plus grand terminus, sauf Air Canada, qui se sert de l'autre terminus, le ministère imposerait alors tel équipement utilisé dans les deux terminus, et des salles d'attente communes et la répartition des frais entre les diverses compagnies aériennes qui s'en serviraient? Est-ce là votre idée?

**M. Marchand (Langelier):** Je crois, monsieur le président, que M. McLeish a mentionné quelques choses. Quelques compagnies aériennes peuvent décider d'exercer leur propre contrôle. Nous établirons alors si leur forme de contrôle est aussi sévère que la nôtre, et si elle ne l'est pas, nous leur imposerons alors la nôtre. Il est très difficile de parler de règlements, car il y a plusieurs situations différentes qui surviennent. C'est comme les petits aéroports dans le nord. Le ministère ne pense pas à un règlement, mais on en discute, et dans certains cas nous leur demanderons quelles mesures ils adopteront pour protéger le public. Nous savons très bien qu'à Inuvik, par exemple, ce ne sera pas le même genre de surveillance qu'à Toronto. Mais nous leur demanderons leurs intentions en ce qui concerne les précautions, et, alors, nous leur dirons, «vous avez respecté les règlements ou les exigences des règlements». Il y a donc des situations différentes. Peut-être des compagnies américaines trouveront-elles nos règlements trop sévères et qu'elles veulent les leur. Dans ce cas, nous allons dire, très bien, mais c'est vous qui allez payer. Si nous devons fournir l'équipement pour une compagnie étrangère et faire nous-mêmes l'inspection, nous allons peut-être demander une redevance comme pour les aéroports. Quelle procédure allons-nous suivre? Pour cette raison, nous avons besoin du pouvoir d'établir des règlements qui, au début, seront probablement de caractère très général pour être adaptés par la suite aux circonstances.

**M. Ellis:** Monsieur le président, cela veut dire que les lignes aériennes étrangères devront vivre avec les règlements que nous aurons établis pour les grandes lignes canadiennes.

## [Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** Regulations will be at a minimum. It is just like Air Canada; if Air Canada flies, say to a small country in Africa, Air Canada may very well decide that the kind of surveillance they are exercising there is not good enough. So Air Canada may decide to have its own control. This is why it is very difficult to say in advance if we are going to cover all the foreign carriers or not.

**Mr. Ellis:** All right, fine, Mr. Chairman, I think I am getting to where I want to be then. We have then Canadian standards that will be applied, if the U.S. or other airlines do not have applicable ones, I see that as being a point. Let us go back then to the Canadian airlines. How do we establish standards and costs for Canadian airlines? PWA flies into the northern part of the country and for that matter CPAir flies into northern parts of the country as opposed to Air Canada that does not travel as frequently into the northern part. How do you establish costs here?

**Mr. Marchand (Langelier):** This is a decision we have to make. If we decide, rightly or wrongly—and at that time it will surely be discussed somewhere in the House or in committee—if we decide, say to put a special tax of 50 cents on each ticket, this is the money we are going to use to implement the regulations. Is it a good decision or is it preferable that we pay the full cost from the Consolidated Revenue Fund? This is a matter of opinion. Right now, you know, many federal institutions have this authority. The National Harbours Board, for example, decides on a rate increase provided it is approved by Governor in Council. We may be wrong, but this is a policy question at this moment and we are likely to be attacked by the opposition. All right; that is the game.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, it also affects the rates charged private pilots for landing at major airports, but that is a different story entirely right now.

**Mr. Marchand (Langelier):** Oh yes, sure.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, to get to the basis of these costs, with all due respect to the Chairman, to the Minister and to Mr. McLeish, who has some real knowledge in this, I think we would be better off if we had a chance to talk to some of the people who are more closely involved. I cannot believe this wide spread we have could not be narrowed down. I would like to move that the committee direct the Chairman to request the presence of Mr. Pratt of Air Canada, Mr. Gilmer of CPAir and Mr. Watson of PWA before the committee to give evidence with regard to Bill C-128, in particular the costs and the distribution thereof.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Well, you are bogging the thing down, you know that.

**Mr. Marchand (Langelier):** If you would allow me. Oh, it is a formal motion. Excuse me.

**The Chairman:** It is moved by Mr. Ellis:

That the committee direct the Chairman to request the presence of Mr. Pratte of Air Canada, Mr. Gilmer of CPAir and Mr. Watson of PWA before the committee to give evidence with regard to Bill C-128, in particular the costs and the distribution thereof.

## [Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** Il n'y aura qu'un minimum de règlements. C'est comme pour Air Canada. Air Canada dessert, par exemple, quelques pays africains. Air Canada peut très bien décider que le genre de surveillance de ce pays est insuffisant et décide de faire son propre contrôle. C'est pour cette raison qu'il nous est très difficile de dire en avance si nous allons exiger de toutes les compagnies étrangères de respecter nos règlements.

**M. Ellis:** Très bien, monsieur le président, je crois que j'arrive enfin au point où je voulais en venir. Nous ferons des normes canadiennes ce qui sera un avantage considérable au cas où les lignes américaines ou autres n'en auraient pas. Revenons aux lignes canadiennes. Comment établissez-vous les normes et les frais pour les lignes canadiennes? La PWA dessert le Nord du pays comme, ailleurs, CPR par opposition à Air Canada qui n'a pas autant de vols dans le Nord. Comment calculez-vous les frais?

**M. Marchand (Langelier):** C'est une décision que nous devons prendre. Si nous décidons à tort ou à raison, et je suis sûr que la Chambre ou le comité en discutera encore, de prélever une taxe spéciale de 50 cents par ticket nous aurons de quoi payer l'application des règlements. Est-ce une bonne décision ou faut-il mieux couvrir la formule des frais avec le fonds du revenu consolidé? C'est une question d'opinion. Actuellement, beaucoup d'institutions fédérales ont ce pouvoir. La Commission des ports nationaux peut par exemple, décider d'augmenter ces tarifs pourvu que le gouverneur en conseil donne son approbation. Nous nous trompons peut-être, mais actuellement, c'est une question de politique et l'imposition nous attaquera très probablement. Très bien, c'est le jeu.

**M. Ellis:** Cela va également affecter les redevances d'atterrissage payées par les pilotes privés dans les grands aéroports, mais c'est une question tout à fait différente.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, très certainement.

**M. Ellis:** Monsieur le président, avec tout mon respect pour le président, monsieur le ministre et M. McLeish qui s'y connaissent vraiment, je pense qu'il serait quand même préférable si nous pouvions parler de l'aspect financier avec des personnes plus étroitement concernées par ceci. Je n'arrive pas à croire que l'homme puisse réduire cet écart. Je propose que le Comité invite le président à faire venir M. Pratte d'Air Canada, M. Gilmer de CP Air et M. Watson de PWA afin de recevoir leurs témoignages au sujet du bill C-128 et surtout la question du partage des frais.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Nous nous embourbons de plus en plus.

**M. Marchand (Langelier):** Permettez-moi de... oh, pardon, c'est une motion officielle. Excusez-moi.

**Le président:** Il est proposé par M. Ellis:

Que le Comité demande à son président d'inviter M. Pratte d'Air Canada, M. Gilmer de CP Air et M. Watson de PWA de comparaître devant le Comité au sujet du bill C-128 et surtout, la question de frais et de leur partage.



[Texte]

**Mr. Marchand (Langelier):** If you would allow me to comment for just a second.

**The Chairman:** Yes, go ahead.

**Mr. Marchand (Langelier):** If I were Mr. Pratte, I would answer that it would depend on the regulations that will be developed by the Government of Canada.

**Mr. Ellis:** Seriously, Mr. Chairman, that is exactly the point he might make.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, Mr. Ellis made his motion and I called "question". You allow him to keep on going which I do not think is right; and he spoke for 15 minutes besides that.

• 2125

**Mr. Ellis:** I spoke extremely well for 15 minutes.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I am glad to hear that you think so. You should listen to yourself sometimes.

**The Chairman:** The Chair will entertain the question if there is nobody wanting to dispute the motion and there is nobody wanting to speak to the motion. Mr. Peters.

**Mr. Peters:** I will be very brief but I am of the opinion that perhaps this should be even broader. We are confused about the cost. We are confused about what the degree is going to be of search. We are confused about what the regulations are going to be. But I presume they are not going to be very much different from what Air Canada is using now. I have been on some of the American airlines and it is about the same degree of superficial inspection that you get. But it seems to me they probably know what the costs are in many areas. There are a couple of other things I think that they are going to have to explain that I would like to hear about that we have not discussed at all. One of them is cargo and baggage. Cargo from the north particularly, I know coming to my area, contains...

**Mr. Railton:** On a point of order, Mr. Chairman. I think we are not talking about the question.

**The Chairman:** You think that Mr. Peters' remarks are out of order.

**Mr. Railton:** I do.

**The Chairman:** The Chair has allowed some latitude in this regard. I thought that Mr. Peters was perhaps straying from the motion but he had not gone far enough for the Chair yet to draw it to his attention, but perhaps your warning, Mr. Railton, will bring him back. The motion, Mr. Peters, is to request the presence of—I would imagine it is the chairmen of the three larger airlines, to give evidence with regard to the particular costs and the distribution of the costs.

**Mr. Peters:** Yes, Mr. Chairman. What I was going to say before I was rudely interrupted was that one of the things that somebody is going to have to...

[Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** Permettez-moi d'intervenir juste une seconde.

**Le président:** Oui, allez-y.

**M. Marchand (Langelier):** Si j'étais M. Pratte, je dirais que tout est en droit des règlements que le gouvernement établira.

**M. Ellis:** Vous n'avez pas tort, c'est tout à fait possible.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, M. Ellis a proposé la motion et j'ai demandé le vote. Vous lui avez laissé la parole pendant 15 minutes ce qui n'est pas juste.

**M. Ellis:** J'ai parlé extrêmement bien pendant ces 15 minutes.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je suis heureux d'entendre votre avis. Vous devriez vous écouter des fois.

**Le président:** Y en a-t-il encore parmi vous qui veulent contester ou commenter la motion? Monsieur Peters.

**M. Peters:** Je vous dirai très brièvement que je suis d'avis que la motion devrait être beaucoup plus large même. Nous ignorons ce qu'il faudra payer. Nous ignorons avec quelle intensité on procédera à cette surveillance. Nous ignorons ce que vont être les règlements. J'imagine, néanmoins, qu'ils ne seront pas très différents de ceux appliqués par Air Canada présentement. J'ai déjà utilisé plusieurs lignes américaines et elles ne procèdent pas à une inspection beaucoup plus sérieuse. Il me semble qu'elles savent au moins ce que cela coûte. D'autres choses dont nous n'avons pas encore discuté nécessiteront également une explication. Parlons, par exemple, du fret et des bagages. Je sais, par exemple, que je cargo qui vient du nord de ma région contient...

**M. Railton:** J'invoque le règlement, monsieur le président. Nous ne discutons plus de la motion.

**Le président:** Vous pensez donc que les remarques de M. Peters ne sont pas admissibles.

**M. Railton:** C'est cela.

**Le président:** La présidence fait preuve d'une certaine générosité. J'ai bien pensé que M. Peters s'était éloigné du sujet de la motion, mais pas encore suffisamment pour que j'intervienne, mais je pense que votre mise en garde, monsieur Railton, va le ramener au sujet de la motion. La motion demande à ce que les présidents, je pense, des trois grandes lignes aériennes viennent témoigner au sujet des frais et de leur reportage.

**M. Peters:** Oui, monsieur le président. Avant d'être aussi brutalement interrompu, j'allais dire qu'une des choses que quelqu'un devra...

[Text]

**Mr. Railton:** Mr. Chairman, I take exception to that remark. I did not rudely interrupt. I was just trying to bring him back to the question.

**The Chairman:** I think there was a certain amount of merit in Dr. Railton's suggestion, Mr. Peters.

Order, gentlemen. Mr. Peters, do you have something more to say with regard to the motion?

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, in calling these people together, I think that one of the things that has to be asked of somebody, and probably the people that are handling it are concerned with the clause that talks about cargo and baggage and the handling of that and to my knowledge none of the airlines are really using very sophisticated equipment in that field and some of the American airlines have gone to the stage where they can use x-ray equipment and other devices which are not now available and have not been provided. I would think that some of these directors, presidents of the three corporations that are asked to come before us and others as well would probably be able to indicate that the type of surveillance that they are now doing and the cost of that surveillance they have will not be the total cost of proper surveillance as this bill requires; that it will require again a different kind of surveillance.

Mr. Chairman, you will notice in the bill there is a clause that says that the airline has the right to bust open cartons, cargo, all sorts of things. The reason I am sure that is in there is that at the present time there is a lack of sophisticated equipment that I think has to be provided at the airports. This will necessarily be by the airlines if they carry the costs but it will have to be provided as a fairly elaborate permanent facility in the area. I am sure they would have some indication of whether or not this is needed, that kind of extension into cargo beyond the search that they are now doing. I am thinking particularly that a lot of the equipment coming out of the north contains diamond drills, film and this sort of thing. If you used that kind of equipment obviously it would be a total loss, and it does not seem to me that that is covered. I am sure that they will be prepared to open those cargoes. But the airlines probably have some opinion on this that would be of benefit to the Committee, and it certainly would be a benefit to the Minister in making the regulations. I am sure, even if the cost can be established, that they will be able to give us an indication of some of the other costs that are obviously going to be necessary to implement sections of the act that are not totally affecting the individual search that now takes place.

• 2130

**The Chairman:** The Chair would like to advise the Committee that in Committee Proceedings No. 13 on June 14 the Air Transport Association of Canada tabled and made available, as an appendix to that Committee proceedings, the approximate cost—\$7.5 million, based on a boarding of 15 million people at an average cost of 50 cents per person, or it could cost \$8 million based on an

[Interpretation]

**M. Railton:** La remarque que l'on vient de faire m'offense. Je ne suis pas intervenu totalement. J'ai essayé simplement de ramener le député au sujet qui nous préoccupe.

**Le président:** Je pense que la suggestion de M. Railton a du mérite, monsieur Peters.

A l'ordre, messieurs. Monsieur Peters, avez-vous autre chose à ajouter au sujet de la motion?

**M. Peters:** Monsieur le président, je pense que lorsque ces personnes vont venir au Comité il faudrait les interroger particulièrement au sujet de l'article qui traite de l'inspection du cargo et des bagages. A ma connaissance, aucune ligne aérienne n'a suffisamment d'équipement pour cela. Certaines lignes américaines utilisent maintenant des détecteurs au Rayon-X ou d'autres dispositifs nouveaux qui ont été mis au point. J'imagine que les directeurs de ces trois sociétés que nous allons inviter ou d'autres personnes, d'ailleurs, pourront probablement nous indiquer le genre de surveillance qui existe actuellement ainsi que les frais que cela occasionne. Il ne s'agira évidemment pas du coût total de la surveillance telle qu'elle est exigée par ce projet de loi, puisque les règles seront plus strictes.

Monsieur le président, vous remarquerez que le projet de loi contient un article qui permet aux lignes aériennes d'ouvrir des boîtes en carton, des containers et toute sorte de choses. Je suis sûr que la raison en est à un manque d'équipement adéquat dans les aéroports. Cet équipement devra nécessairement être payé par les lignes aériennes si elles devaient supporter le coût de cette surveillance, mais il faudrait qu'il s'agisse d'installations permanentes relativement compliquées. Je suis sûr que ces personnes pourront nous dire si c'est vraiment nécessaire d'étendre la surveillance au cargo, c'est-à-dire au-delà de ce qu'elles font actuellement. Je pense justement que le cargo expédié du Nord contient surtout des fraises de diamant, des pellicules et ce genre de choses. Si l'on utilise ce genre d'équipement, il est évident que ce serait une perte totale, et il ne nous semble pas que cela soit compris. Je suis persuadé qu'il serait prêt à ouvrir sa cargaison. Mais le Comité pourrait certainement profiter de l'opinion que les compagnies aériennes auraient probablement à exprimer à ce sujet et le ministre pourrait certainement s'en servir pour rédiger les règlements. Même si le coût peut-être établi, je suis persuadé que les représentants de ces compagnies pourraient nous donner une idée de l'importance des autres frais qu'entraîneraient nécessairement l'application de certains articles de la Loi qui ne se rapportent pas directement aux fouilles personnelles en vigueur actuellement.

**Le président:** La présidence aimerait aviser le Comité que dans le fascicule 13, de notre séance du 14 juin, nous avons annexé un document déposé par l'Association des transports aériens du Canada, où l'on disait que le coût approximatif serait de \$7.5 millions pour l'embarquement de 15 millions de personnes, soit une moyenne de 50c. par personne, ou qu'il en coûterait \$8 millions pour l'embar-



## [Texte]

approximate board of 16,200,000 passengers. That information was made available to the Committee.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, on a point of order, The Parliamentary Secretary to the Minister was good enough to use better powers of recall than mine and point out to me that on June 12, 1973 Mr. Morrison, in giving testimony before this Committee, did, as I had remembered, quote figures from 7 cents to \$1.18. I had remembered \$1.20.

**Mr. Marchand (Langelier):** It all depends. What are we going to do? Are we going to fence all airports, for example, or what airports are we going to fence? Some are opposed to that. I receive a number of letters asking what we are going to do. We do not know. All this will add to the cost—structural and accommodations, screening devices—we will have to have research and development, identification systems. What are we going to do exactly? You know all this will have a bearing on the cost. This is why it is very difficult at this moment to cite any precise figure, because we really do not know. Then there is the reaction of the public too. You know, if there is a long period when nothing happens, the public either will say that is enough or you are going too far. On the other hand, if you have four or five hijackings in Canada people will say to be more careful and why do we not do this and that, and there you change the whole cost. So it is very, very difficult. We are not trying to hide anything. Why should we? We have no interest in that. But we are not sure enough to give precise figures. And I do not think it will have any bearing on your judgment of the power this bill asks to be given to the federal government in that field.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, I would like to bring to your attention that what I did show Mr. Ellis was the report of the June 12 meeting whereby Mr. Morrison said—and I would like to quote because it is not in the manner in which Mr. Ellis reported it, even though I did show it to him, and I think that it is important that we do get the information properly:

...we know of one station where it costs \$1.18 per passenger and it goes as low as 7 cents a passenger,...

My point here is that he pointed out one particular station where this was the case. He certainly did not put everyone in the same bag as to the average cost.

Another point I would like to bring out, if I may be allowed, and I will be very brief, Mr. Chairman, is on the motion on the floor, to which I think we are in order to speak to at the moment. I think the Minister had a very good point when he said, well, taking into consideration the motion of Mr. Ellis that we do call those that he has mentioned from Air Canada, CP Air and others in front of this Committee, which to my way of thinking, and I must put this in brackets, would be a loss of time,

## [Interprétation]

quement d'environ 16,200. Ces renseignements ont été fournis au Comité.

**M. Ellis:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement; le secrétaire parlementaire du ministre a montré qu'il a une meilleure mémoire que moi en me signalant qu'au cours de son témoignage devant le Comité le 12 juin 1973, M. Morrison a cité les chiffres de 7c. pour \$1.18. Je croyais me souvenir que c'était \$1.20.

**M. Marchand (Langelier):** Tout dépend. Qu'allons-nous faire? Allons-nous clôturer tous les aéroports, par exemple, ou encore quels aéroports faudrait-il clôturer? Certains s'y opposent, et j'ai reçu un bon nombre de lettres me demandant ce que nous allons faire. Nous l'ignorons. Tout ceci ajoutera aux coûts de l'infrastructure, des installations, des appareils de détection, il nous faudra financer des recherches en vue de mettre au point des nouveaux systèmes d'identification et ainsi de suite. Qu'allons-nous faire exactement? Tout cela aura des répercussions sur les frais; il est aussi très difficile dès l'instant de citer des chiffres précis, car nous n'en savons vraiment rien. Il faut aussi tenir compte de la réaction de la population, car vous savez si rien ne se produit pendant une longue période de temps, le public dira que nous avons fait assez ou que nous sommes même allés trop loin. D'autre part, s'il y a 4 ou 5 détournements d'avions qui se produisent au Canada, les gens diront qu'il faudrait être plus prudent et que nous devons faire ceci ou cela, ce qui modifierait l'ensemble des frais. Nous ne tentons absolument pas de vous dissimuler quelque chose, c'est tout simplement qu'il est très difficile de vous répondre. Pourquoi chercherions-nous à dissimuler? Nous n'y trouverions aucun avantage. Le fait est que nous ne sommes tout simplement pas assez sûrs pour donner des chiffres précis. Je ne pense quand même pas que cela influencera votre jugement quant au pouvoir que le Bill vous demande d'accorder au gouvernement fédéral à cet égard.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, j'aimerais vous signaler que ce que j'ai montré à M. Ellis était le rapport de la séance du 12 juin où M. Morrison a dit... et je voudrais citer exactement ses paroles car ce n'est pas ainsi que M. Ellis les a citées, même si je lui ai montré le texte; je crois que la question est assez importante pour que nous ayons les renseignements exacts:

...il y a un aéroport où le coût est de \$1.18 par passager, et ailleurs, il en coûte parfois seulement 7c. par passager...

Je veux faire remarquer qu'il a signalé un aéroport en particulier où tel était le coût. Il n'a certainement pas mis tous les aéroports dans le même groupe, donnant un coût moyen.

Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais dire un mot assez brièvement sur la motion dont nous avons le droit de discuter pour l'instant, à mon avis. Je crois que l'argument du ministre était très bon quand il a dit, compte tenu de la motion de M. Ellis, que nous devons convoquer les personnes qu'il a mentionnées, soit les représentants d'Air-Canada, de CP Air et d'autres compagnies, mais à mon avis, ce serait une pure perte de temps, pour les raisons précises qu'a données le mi-

[Text]

for the specific reasons that the Minister explained to Mr. Ellis a while ago, and I am surprised he did not take his motion back in view of that—because if you bring these gentlemen in here they will say in view of the fact that the regulations have not as yet been exposed to us we do not know what the department has in mind, we cannot give you any additional information to what there is. So they would also have to see, I would suggest, the regulations before being questioned on the matter.

**The Chairman:** Is the Committee ready for the question?

● 2135

**Mr. Ellis:** I just want to answer two things here. One with regard to what Mr. Guay said. These men that I have mentioned have the experience, they have the only experience now in Canada and these people could give us answers to questions and secondly, I would certainly not oppose an amendment such as suggested by Mr. Peters that it go a little further afield than just costs because I think you know, Mr. Chairman, that I have questioned, others have questioned the particular baggage area. They may have some suggestions with regard to that as well.

**The Chairman:** Mr. Poulin.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, we are back on this same subject again and again and again—costs. And we have had it laid out clearly and precisely and concisely between seven cents and \$1.18. It is clear that this is a reasonable cost to protect the persons and the properties that we are supposed to be dealing with. Do we have to wait in this Committee to have a very serious incident happen in this country such as a hijacking or a great damage to property or death to people before we are going to get on and consider the merits of this matter? Or do we have to continue to go on haggling over nickels and dimes when we are really concerned about a matter of extremely important principle and protection to people and property? Mr. Chairman, I think it is disgraceful that we are haggling about this for so long and the people, I think, expect more than that.

**The Chairman:** The Chair is just as tired as you, Mr. Poulin.

Perhaps you could enlighten me, Mr. Ellis, or someone in the Committee. I have read the motion again, it says:

...to request the presence of these gentlemen to give evidence with regard to Bill C-128...

and it says:

...in particular the costs and distribution thereof.

**Mr. Ellis:** That was my particular point, yes.

**The Chairman:** For the Chair's benefit, could you advise me as to whether you are meaning particularly our only costs or...

**Mr. Ellis:** No, to deal with Bill C-128 but in particular my thought is with regard to costs. I think Mr. Peter's suggestion is very valid.

[Interpretation]

nistre à M. Ellis il y a un instant et je suis surpris qu'il n'ait pas retiré sa motion car si ces messieurs comparaissent devant le Comité ils diront qu'étant donné que les règlements ne leur ont pas encore été communiqués, ils ignorent à quoi songe le ministère et ne peuvent par conséquent nous donner de plus amples renseignements. A mon avis, il faudrait donc que ces messieurs voient les règlements avant que nous puissions leur poser des questions à ce sujet.

**Le président:** Les membres du Comité sont-ils prêts à la mise aux voix?

**M. Ellis:** J'ai deux choses à répondre: l'une a trait à ce que M. Guay a dit. Les hommes dont j'ai parlé ont l'expérience, ce sont les seuls qui ont aujourd'hui de l'expérience au Canada et c'est à eux qu'il faut poser les questions; en second lieu je ne m'opposerais certainement pas à un amendement tel que celui proposé par M. Peters qui va un peu plus loin que les simples considérations de coût et, monsieur le président, vous savez que comme d'autres, j'ai remis en cause la question des bagages. Ils pourraient avoir certaines suggestions à faire à cet égard également.

**Le président:** Monsieur Poulin.

**M. Poulin:** Monsieur le président, nous ne cessons de revenir indéfiniment sur ce sujet: les coûts. Et on nous a donné une évaluation claire et précise, concise, on nous a dit qu'il serait de l'ordre de 7 cents à 1.18 dollar. Il est évident que cela est raisonnable quand il s'agit de la protection des individus et des biens car c'est là ce dont nous sommes sensés discuter. Devons-nous attendre calmement autour de cette table qu'un incident très grave ne se produise, un détournement d'avions ou un accident qui endommagerait des biens ou causerait des morts pour étudier sérieusement la question? Ou bien continuerons-nous à tergiverser pour quelques sous quand il s'agit en fait d'un principe fondamental et de la protection des biens et des personnes? Monsieur le président, il est absolument honteux que nous ayons trainé aussi longtemps et je pense que la population n'attend plus rien de nous.

**Le président:** Monsieur Poulin, je suis tout aussi fatigué que vous.

Monsieur Ellis, vous pourriez peut-être nous éclairer. J'ai relu la motion et elle précise:

...convoquer ces messieurs pour qu'ils puissent témoigner au sujet du bill C-128.

puis:

en particulier des coûts et de leur distribution.

**M. Ellis:** Oui, c'est précisément ce que je disais.

**Le président:** Pouvez-vous me dire si vous voulez parler en particulier de nos seuls coûts ou...

**M. Ellis:** Non, je pensais au bill C-128 avec une attention particulière sur les coûts. Je pense que la suggestion de M. Peters est extrêmement valable.



## [Texte]

**The Chairman:** I would suggest to the Committee that we have had the air association which represents the three airlines, that you have suggested many more.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, on a point of order. Maybe I was not clear. What I am trying to say, to convey through you to Mr. Ellis, is that there is no way that I can see where any airliners, notwithstanding the fact of all the experience they have had, can really tell this Committee what the costs are going to be unless they know what the regulations are going to be. And I want to point this out once and for all.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** We are having difficulty extracting some idea from the Minister as to what the regulations might be. I think that contrary to what the hon. gentlemen opposite are suggesting, we are really expediting the business of this committee by bringing in somebody that can draft the regulations and draw from their experience.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I know what you have told me. You do not want me to say it here on the record.

**Mr. Mazankowski:** Pardon me? Mr. Guay has suggested that he was going to place something on the record.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I can if I wish to.

**The Chairman:** If the Chair permits, Mr. Guay.

**Mr. Mazankowski:** I simply think that Mr. Ellis' motion is well taken. We have been harping on this subject for quite some time. I will agree, Mr. Poulin, but we really have not got some of the specific answers that we have requested and I am sure, I am positive in my mind that the government having brought this bill forth must have some idea with respect to the distribution of costs. It has been before us. It was introduced on January 22, 1973. There have been ongoing consultations. I think the government has fully expected this bill to be passed. I think the members of the Committee would like to see the bill passed. But there are a number of points and it would only simply require some clarification from the Minister and I think we can proceed. Having failed to extract that information, perhaps we have to pursue another avenue and that is precisely what Mr. Ellis is undertaking to do.

**Mr. Marchand (Langelier):** How can the president of CP or Air Canada tell you what it is going to cost the RCMP?

**Mr. Mazankowski:** On the basis of their experience.

**Mr. Marchand (Langelier):** What it will cost the RCMP, what it will cost the Department of Transport, to the airports?

## [Interprétation]

**Le président:** Je vous rappelle que nous avons convoqué l'Association aérienne qui représente les trois compagnies aériennes et que vous en avez proposé de nombreuses autres.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je n'ai peut-être pas très bien compris. Ce que je veux dire, c'est que je ne vois pas très bien comment une compagnie aérienne, quelle qu'elle soit, en dépit de toute son expérience peut vraiment nous dire quels seront ces coûts avant de savoir quels règlements nous adopterons. Et cela je le dis une fois pour toutes.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Nous avons du mal à obtenir du ministre qu'il nous explique quelle forme de règlements il est susceptible de prendre. Je pense que contrairement à ce que ces messieurs qui me font face prétendent, nous avons avancé considérablement les travaux de ce Comité en convoquant des personnes qui pourraient rédiger des projets de règlements d'après leur expérience.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je sais ce que vous m'avez dit, vous ne voulez pas que je le répète pour que cela figure au procès-verbal.

**M. Mazankowski:** Je vous demande pardon? J'allais dire qu'il allait faire consigner quelque chose au procès-verbal.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je peux le faire si je le désire.

**Le président:** Et si le président l'autorise, monsieur Guay.

**M. Mazankowski:** Je pensais simplement que la motion de M. Ellis est bien fondée. Nous tournons déjà autour de ce sujet depuis un certain temps. J'en conviendrai, monsieur Poulin, mais nous n'avons vraiment pas obtenu certaines des réponses précises que nous avions demandées et je suis certain, je suis absolument certain que le gouvernement qui a déposé ce bill doit avoir une idée de ce que sera la répartition des coûts. Nous avons vu ce bill, il a été introduit le 22 janvier 1973. Les consultations se sont poursuivies sans interruption. Je pense que le gouvernement s'attendait, sans aucun doute, à ce que ce bill soit adopté. Les membres du comité également désireraient qu'il soit adopté. Mais certaines questions demeureront obscures et si le ministre pouvait nous éclairer à cet égard nous pourrions poursuivre. Puisque nous n'avons pas pu recueillir ces renseignements, peut-être devrions-nous changer de méthode et c'est précisément ce que M. Ellis entreprend.

**M. Marchand (Langelier):** Comment le président du Canadien Pacifique ou d'Air Canada peut-il vous dire à quelle somme monteront les frais de la RCMP?

**M. Mazankowski:** D'après leur expérience.

**M. Marchand (Langelier):** Ils sauront ce qu'il en coûtera à la Gendarmerie Royale, au ministère des Transports, aux aéroports?

[Text]

**Mr. Ellis:** No, no.

**Mr. Marchand (Langelier):** How can they do that?

**Mr. Ellis:** They can tell us the costs to date, though.

**Mr. Mazankowski:** The Minister has already told us, Mr. Chairman, that...

**The Chairman:** Order, gentlemen.

**Mr. Mazankowski:** ...it will be borne by the federal Treasury.

**The Chairman:** The Minister has made a suggestion. If Mr. Ellis wants to comment on it, he might. But Mr. McRae is the next person on the list.

• 2140

**Mr. McRae:** I would like to just make one comment. I feel we have had a fair amount of information. We have had, as you indicated, Mr. Chairman, the President of the Air Carriers Association speak to us. This particular motion will require that we suspend the bill until sometime next fall. There is no possibility of getting these people in if we are going to break at all this summer. I assume we are going to try to break between now and the end of this month. It will mean that this bill will be stood for perhaps two, three or four months before anything happens.

It strikes me that there is very little value in postponing the bill. I think we need these regulations; we need the bill. We should have it this summer. If something should happen in the interval, I think we should have some responsibility.

I am very much opposed to the motion because I do not think we are going to get very much information and I think it is a delaying tactic.

**The Chairman:** The Minister has some information from the airlines. Perhaps you would like to comment.

**Mr. Marchand (Langelier):** It has just been given to me; I did not know before. Mr. Grant will supply the information if you wish to question him.

Air Canada informed us that it costs them 33 cents per passenger; CPAir, 50 cents; EPA, 78 cents; and Quebec Air, 65 cents.

**Mr. Mazankowski:** What was CPAir, Mr. Minister?

**Mr. Marchand (Langelier):** It was 50 cents.

**Mr. Ellis:** They did not happen to have PWA on there?

**Mr. Marchand (Langelier):** You do not have that? These are not my figures, they were given to me by Mr. Grant.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, I think that is extremely good. It is a start. I would like very much to ask these gentlemen how these costs were arrived at. How can CPAir be 50 per cent higher than Air Canada?

[Interpretation]

**M. Ellis:** Non, pas du tout.

**M. Marchand (Langelier):** Alors, comment peuvent-ils le faire?

**M. Ellis:** Ils peuvent nous dire ce qu'il en a coûté jusqu'à maintenant.

**M. Mazankowski:** Le ministre nous a déjà dit, monsieur le président, que...

**Le président:** A l'ordre, messieurs.

**M. Mazankowski:** ...les coûts seront défrayés par le Trésor fédéral.

**Le président:** Le ministre a fait une proposition. M. Ellis peut nous dire ce qu'il en pense s'il le désire. Mais la personne suivante sur la liste est M. McRae.

**M. McRae:** Une observation seulement. Je pense que l'on a suffisamment été informés. Comme vous l'avez dit, monsieur le président, nous avons eu le président de l'Association des transporteurs aériens. Cette motion demande que nous suspendions le projet de loi jusqu'à l'automne prochain. Il ne sera pas possible d'entendre tous ces gens si nous voulons interrompre nos travaux cet été. Je suppose que nous allons essayer d'ajourner avant la fin du mois. Cela signifie que ce projet de loi va rester en suspens pendant deux, trois ou quatre mois.

Je ne vois pas à quoi cela servirait de repousser l'adoption de ce bill. Nous avons besoin de ces règlements; nous avons besoin du bill. Il nous le faut cet été. Si quelque chose arrivait dans l'intervalle, nous en porterions la responsabilité.

Je suis tout à fait opposé à la motion parce que je pense que nous n'allons pas obtenir beaucoup d'informations et que c'est là une tactique obstructionniste.

**Le président:** Le ministre est en possession de renseignements communiqués par les compagnies aériennes. Peut-être aimeriez-vous les entendre.

**M. Marchand (Langelier):** Ces renseignements viennent de m'être communiqués. Je ne les connaissais pas auparavant. M. Grant va vous les donner si vous souhaitez le questionner.

Air Canada nous informe que le coût est de 33c. par passager; CPAir, 50c., EPA, 78c. et Québec Air, 65c.

**M. Mazankowski:** Qu'était le chiffre pour CPAir, monsieur le ministre?

**M. Marchand (Langelier):** Cinquante cents.

**M. Ellis:** On n'a pas les chiffres de PWA?

**M. Marchand (Langelier):** Vous ne les avez pas? Ce ne sont pas mes chiffres, ils m'ont été communiqués par M. Grant.

**M. Ellis:** Monsieur le président, c'est très bien. C'est un début. J'aimerais beaucoup savoir comment on est arrivé à ces chiffres. Pourquoi le chiffre de CPAir est-il le double de celui d'Air Canada?



[Texte]

**Mr. Marchand (Langelier):** It depends on the number of passengers for each airline.

**The Chairman:** Mr. Ritchie.

**Mr. Ritchie:** I did not hear the Minister's answer on Air Canada's passenger cost.

**Mr. Marchand (Langelier):** It was 33 cents.

**Mr. Ritchie:** And 50 cents for CPAir.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, I think it depends on the number of passengers.

**The Chairman:** These are their actual costs today.

**Mr. Marchand (Langelier):** This is the average cost. Mr. Grant.

**Mr. S. Grant (Executive Officer, Civil Aviation Security, Department of Transport):** The estimated average cost, yes.

**Mr. Ritchie:** But that does not include the cost of the MOT or RCMP.

**Mr. Grant:** No, sir.

**The Chairman:** Mr. Poulin.

**Mr. Poulin:** Thank you, Mr. Chairman. I just wanted to reiterate—actually, Mr. Mazankowski brought my name up a moment ago—that the fact is we have had these prices and these figures before. We have had them from Mr. Morrison. We have them in previous minutes of meetings. We have had them from the officials of the department. We have had what is the work and the scope of the examinations that are going to be done by the RCMP and other organizations. It is clear, so clear, that it is a minimal cost in relation to the work that is going to be done and such a necessary work.

I cannot see how we can get this down to a fine 1.234 and so on. Let us get on with the substance of the bill. We know it is a reasonable cost and we know the people of Canada need its protection. If it is going to be delayed, let it be known in this vote that the other side is delaying it.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think we are making some headway right now. I would like to ask the Minister if he can shed any light on this particular proposal. Does he envision after passage of the bill that the Ministry of Transport would be supplying the RCMP and other surveillance officers, provide equipment as we have undertaken to provide up to this point and probably the actual cost of surveillance, and the figures that we have cited here for Air Canada, CPA or EPA and Quebec Air? We can expect that those costs would accrue to the airlines and the Ministry of Transport would probably be picking up the costs of the RCMP and the other equipment.

Is that the feeling of the Ministry at this time? Could he give us some indication? I think your answers might help the committee.

**Mr. Marchand (Langelier):** Unfortunately, I cannot give you an indication because I really do not know what the Cabinet is going to decide. I can tell you now: "Go and

[Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** Cela dépend du nombre de passagers de chaque compagnie.

**Le président:** Monsieur Ritchie.

**M. Ritchie:** Je n'ai pas entendu la réponse du ministre sur le coût par passager de Air Canada.

**M. Marchand (Langelier):** C'est de 33c.

**M. Ritchie:** Et 50c. pour CPAir.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, je crois que cela dépend du nombre de passagers.

**Le président:** Ce sont là les coûts effectifs aujourd'hui.

**M. Marchand (Langelier):** C'est le coût moyen. Monsieur Grant.

**M. S. Grant (Agent exécutif, Sécurité de l'aviation civile, ministère des Transports):** Oui, c'est une estimation du coût moyen.

**M. Ritchie:** Mais cela n'inclut pas le coût du MOT ou de la Gendarmerie royale.

**M. Grant:** Non, monsieur.

**Le président:** Monsieur Poulin.

**M. Poulin:** Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais simplement répéter que nous connaissons déjà ces chiffres et ces prix. M. Morrison nous les avait communiqués. Ils figurent déjà dans les procès-verbaux de nos séances. Nous savons déjà quel est le travail et l'étendu des enquêtes qui vont être effectués par la GRC et d'autres organismes. Il est évident, parfaitement évident, que ce coût est minime comparé au travail qui va être fait et que ce travail est indispensable.

Je vois mal comment on pourrait définir ces chiffres à trois décimal près. Revenons-en à la substance du bill. Nous savons que c'est un coût raisonnable et que la population du Canada a besoin d'être protégée. Si l'on veut retarder le bill, votons pour que tout le monde sache que le parti d'en face est le responsable.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je pense que nous sommes en train de faire des progrès. J'aimerais savoir si le ministre veut nous éclairer au sujet de cette proposition. Est-ce après l'adoption de ce projet de loi que le ministère des Transports fournira des équipements et le personnel de surveillance nécessaires. On peut penser que les chiffres qui ont été cités ce soir pour Air Canada, CPA et EPA et Québec Air seront à la charge de ces compagnies et que le ministère des Transports assumera le coût de la GRC et des autres équipements.

Est-ce là l'intention du ministère? Je pense que les réponses du ministre pourraient aider le Comité.

**M. Marchand (Langelier):** Malheureusement, je ne peux pas vous le dire parce que je ne sais pas ce que le Cabinet va décider. Vous pouvez aller à dix ministres aujourd'hui

[Text]

meet 10 Cabinet ministers tonight and say, 'how do you think you are going to spend it?' and they would not know."

**An hon. Member:** They would have to get it from you, Mr. Minister.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, no. I know it is going to cost the RCMP an amount of money that will probably not be recovered. We do not intend to have the RCMP exercise surveillance in all airports because it would be so expensive. But we will probably have 100 men, well trained in that field, who will train other security agents in small airports, and this will probably be a contribution by the federal government, I do not know, and this will have to be decided on.

What about all the instruments and all the devices? Are we going to supply them or are we going to ask the airlines to supply them? I do not know. A decision has not been made on this. I think that if we want to standardize devices we will have to produce them. Are we going to charge for them? You will be in a position to criticize any decision we are going to make in that respect. Mr. Mazankowski said tonight that it was going to cost \$2 per passenger. Do you think it would change our minds on the power to give it in order to have security if it is needed?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Minister, if I may interrupt. It would give the Committee some idea of what the responsibility would be to the airlines and what the responsibility is going to be to the public. That is what we on this side are primarily interested in.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, but if it was going to change the essence of the bill or the power you want to give to the government? Suppose we have three or four hijackings next month in Canada. Probably the cost will be double because the public will say, "Come on, be more strict that you are, because look at that. What are you doing?" The cost will even double overnight. We will say, "When we were discussing it in Committee it was only supposed to be 50 cents and now it is \$1.50." What you are now giving the government is the power to exercise a certain surveillance. Of course, if it is going to cost \$100 per passenger it is useless. We cannot do it. So, what is feasible? We are in politics and we know very well that if we do something which the public is opposed to, of course we will have an oversanction in democracy. To try to deal with this power and in trying to know how much it is going to cost and who is going to bear the cost, I think is going to lead nowhere.

**The Chairman:** In light of the evidence given by the Minister, I wonder if the mover of the motion would consider withdrawing it?

**Mr. Ellis:** I think, Mr. Chairman, I would still like to have those people here. I see no reason why we cannot vote on the motion and then ask them to come here. If you want to go on and deal with other portions of the bill after that, this does not prevent you from doing so.

**Mr. Guay (St. Boniface):** You would be here until they come, if that is the case.

[Interpretation]

et leur poser la question et aucun ne pourra vous répondre.

**Une voix:** Ils vous demanderaient la réponse à vous, monsieur le ministre.

**M. Marchand (Langelier):** Non. Je sais que cela va coûter à la GRC une certaine somme qu'elle ne pourra probablement pas récupérer. Nous n'avons pas l'intention de faire exercer une surveillance à la GRC dans tous les aéroports parce que cela serait très cher. Mais nous aurons probablement cent hommes bien entraînés qui formeront d'autres agents de sécurité dans les petits aéroports et ce sera certainement une contribution gratuite du gouvernement, mais je ne sais pas encore, c'est une décision qui reste à prendre.

En ce qui concerne les instruments et les appareils je ne sais pas si nous allons les fournir ou si nous demandons aux compagnies aériennes de se les procurer elles-mêmes. Aucune décision n'a encore été prise. Je pense que si nous voulons normaliser les instruments, il va falloir les produire nous-mêmes. Je ne sais pas si nous allons demander un paiement. On nous critiquera sans doute quelle que soit notre décision. M. Mazankowski a dit aujourd'hui que cela coûterait \$2.00 par passager. Pensez-vous que cela nous ferait changer d'avis lorsque la sécurité est en jeu?

**M. Mazankowski:** Monsieur le ministre, permettez-moi de vous interrompre. Cela donnerait une idée de la charge encourue par les compagnies et par le public. C'est cela qui nous intéresse principalement de notre côté de la table.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, mais cela va-t-il modifier le sens du bill ou le pouvoir que vous allez confier au gouvernement? Supposons que nous ayons trois ou quatre détournements d'avions le mois prochain, le coût doublera probablement parce que le public exigera une surveillance plus stricte. Le coût pourrait doubler du jour au lendemain. Pourrions-nous dire: «Lorsque nous en discussions au Comité, cela n'était sensé coûter que 50c. et maintenant c'est \$1.50». Ce que vous allez donner au gouvernement c'est le pouvoir d'exercer une certaine surveillance. Bien sûr, si cela doit coûter \$100 par passager c'est inutile. Nous ne pourrions pas le faire. Il faut donc se demander ce qui est réalisable. Nous sommes tous des hommes politiques et nous savons que si nous faisons quelque chose à quoi le public est opposé, nous encourons une sanction. Je pense que cela ne nous mènera nul part de chercher à savoir combien cela va coûter et qui paiera.

**Le président:** Vu la déclaration du ministre, je me demande si l'auteur de la motion envisagerait de la retirer?

**M. Ellis:** Je continue, monsieur le président, à souhaiter la présence de ces témoins. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas adopter la motion et demander à ces gens de venir. Si vous voulez poursuivre et discuter d'autres articles du projet de loi après cela, rien ne vous empêche de le faire.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Si c'est le cas, vous seriez là jusqu'à ce qu'ils viennent.



## [Texte]

**The Chairman:** Mr. Guay, the problem the Chair has is that if this motion is passed and accepted, I do not know whether or not we can then proceed with clause-by-clause discussion. Basically, if we are going to call witnesses before the Committee, they should be called and asked for before you get into what is generally considered a clause-by-clause study. That is the problem the Chair has, whether or not this motion that is moved is actually in order.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, if I may speak to that. It seems to me that as soon as we consented to go—and you raised the point—into a clause-by-clause study...

**The Chairman:** Yes, that is right.

**Mr. Poulin:** ...we thereby agreed there would be no further witnesses called. I am glad you raised this, and I now see the wisdom of your being a new Chairman, but a good Chairman. Mr. Chairman, it seems that by doing that we implicitly or explicitly excluded the possibility of calling any other witnesses, or we could not have begun a clause-by-clause study.

**The Chairman:** That is why, Mr. Poulin, rather than having me rule the motion out of order after listening to some debate, I felt it would be wise if Mr. Ellis would consider withdrawing it, and then it would...

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, if you want to rule it out of order, go ahead, but you will not browbeat me...

**The Chairman:** I was not browbeating you; I was carefully suggesting an easy way out for the Chair, perhaps. The Clerk has left my side for a moment, so I cannot use the benefit of his wisdom, but I have not been able to find...

**Mr. Schumacher:** The Committee is the master of its own proceedings.

**The Chairman:** The Committee is the master of its own proceedings, Mr. Schumacher, but I would like someone to advise the Chair on whether or not we formally agreed to go into a clause-by-clause discussion, and if the Committee did do that, then it has been the formal practice, in any case, that once you start into a clause-by-clause study of a bill you cease to hear witnesses and you deal with the bill. This is why from time to time we have postponed recently meetings of the Committee, because the Minister has been unable to attend and we are dealing with a clause-by-clause study of the bill. It is thought wise to have an authoritative person from the Department here to deal with any questions that may come up on the clauses but not necessarily to call witnesses from hither and yon. If the Chair could get any wisdom from the Committee before I make this ruling, I would appreciate some helpful advice.

● 2150

**Mr. Guay (St. Boniface):** May I suggest to you, Mr. Chairman, that this is exactly what has happened this evening. We had agreed to go clause by clause. The first speaker was Mr. Manzankowski and the second was—

## [Interprétation]

**Le président:** Monsieur Guay, mon problème est que si cette motion est adoptée, je ne sais pas si nous pourrions poursuivre avec l'étude clause par clause du bill. Généralement, il faut entendre les témoins avant l'étude article par article. Voilà mon problème et je ne sais pas si la motion est recevable.

**M. Poulin:** Monsieur le président, permettez-moi de dire un mot à ce sujet. Il me semble qu'aussitôt que nous avons décidé de passer à l'étude article par article...

**Le président:** Oui, c'est exact.

**M. Poulin:** ... nous avons convenu par là même de ne pas convoquer d'autres témoins. Je suis heureux que vous ayez soulevé ce point et je comprends tout l'avantage qu'il y a à vous avoir comme président. Il me semble qu'en ayant décidé cela, nous avons implicitement ou explicitement exclu la possibilité de convoquer d'autres témoins, autrement nous n'aurions pas pu commencer l'étude article par article.

**Le président:** C'est pourquoi, monsieur Poulin, plutôt que d'avoir à déclarer votre motion irrecevable j'ai préféré demander à M. Ellis s'il voulait la retirer et ensuite...

**M. Ellis:** Monsieur le président, si vous voulez déclarer ma motion irrecevable, allez-y mais vous ne m'intimiderez pas à...

**Le président:** Je ne voulais pas vous intimider; je cherchais simplement une solution de facilité. Le greffier est sorti quelques instants, donc je ne peux pas lui demander son avis et je n'ai pas pu trouver...

**M. Schumacher:** Le Comité décide à sa guise de sa procédure.

**Le président:** C'est vrai, monsieur Schumacher, mais j'aimerais que l'on me dise si nous avons officiellement décidé de commencer l'étude article par article et si c'est le cas, l'usage veut que l'on cesse d'entendre des témoins. C'est pour cette raison que nous avons récemment retardé des réunions du Comité, car le Ministre ne pouvait pas venir et qu'il s'agissait d'étudier le projet de loi article par article. Il est préférable d'avoir une autorité du Ministère avec nous pour pouvoir traiter des questions qui pourront être posées au cours de cette étude sans être tout de suite obligé d'appeler des témoins des quatre coins du Canada. Je voudrais bien que vous me donniez quelques conseils utiles avant que je ne vous donne ma décision.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Voilà ce qui se passe ce soir, monsieur le président. Nous étions convenus d'étudier le projet de loi article par article. Le premier à prendre la parole était M. Mazankoski, suivi par M. Ellis, parce

**[Text]**

I refused my turn to save time—and Mr. Ellis came up. So may I humbly suggest that we had agreed to what you are suggesting, Mr. Chairman, that we go clause by clause.

**The Chairman:** The Clerk is just looking up the Committee requests. The clerk, much to my regret, has not been able to substantiate the feeling that I had that we formally agreed to deal clause by clause with the bill and no further witnesses.

**Mr. Lessard:** This is something that we just said tonight.

**Mr. Guay (St. Boniface):** It was tonight.

**Mr. Poulin:** We had two speakers, Mr. Chairman. Mr. Manzankowski and Mr. Ellis spoke on this, on the clause by clause. In fact I think Mr. Ellis referred to Clause 5.1, and this is the first thing when he started off his submission. There is no question that we are dealing with it clause by clause. We cannot go back and call witnesses once we have entered that procedure. The evidence is in.

**Mr. Guay (St. Boniface):** And agreeing there was no objection, Mr. Chairman.

**The Chairman:** It has been a long-standing practice in any case that once you start clause-by-clause discussion of the bill... I know that in any bill referred to a Committee you are in essence dealing with Clause 1 and calling witnesses. I am of very, very mixed opinion. I think that it would be wise if Mr. Ellis would withdraw the motion.

**Mr. Ellis:** I am sorry, Mr. Chairman. I am a new member on the Committee. I have had a lot of years in parliamentary rules and I used to be considered of fairly formidable knowledge on that sort of thing. I have not bumped into this in Committee before. As far as I am concerned, the Committee is the master of its own destiny, and can bring in witnesses. If you wish to rule it out of order, I will accept it.

**The Chairman:** There is no committee rule, but it has been a long-standing practice. Owing to the time perhaps it would be wise before I ruled to entertain a motion to adjourn.

**Mr. Ellis:** Call it 10 o'clock.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Before you adjourn I have another matter I wish to raise. Since you are going to stop the proceedings on what we are on now, I would like an opportunity to raise another matter.

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Before we adjourn I would like to raise another matter with the Committee.

**The Chairman:** Are you speaking on a point or order?

**Mr. Benjamin:** I would be delighted to. Since you are close to adjournment, Mr. Chairman, I have a motion I want to move...

**[Interpretation]**

que j'ai renoncé à mon tour afin que nous puissions aller plus vite. Nous étions donc convenus de faire exactement ce que vous venez de suggérer, monsieur le président, c'est-à-dire d'étudier le projet de loi article par article.

**Le président:** Le greffier est en train de vérifier les requêtes du Comité. Malheureusement, le greffier n'a pas pu trouver de document confirmant la conviction que nous étions formellement convenus d'étudier le projet de loi article par article sans appeler d'autres témoins.

**M. Lessard:** Nous l'avons dit ce soir.

**M. Guay (Saint-Boniface):** C'était ce soir.

**M. Poulin:** Deux personnes, M. Mazankowski et M. Ellis, ont parlé de ce problème, monsieur le président. En fait, M. Ellis a souligné l'article 5.1 tout de suite après avoir pris la parole. Nous devons étudier le projet de loi article par article, cela ne fait pas de doute. Nous ne pouvons pas revenir sur cette décision et inviter d'autres témoins. Le témoignage est clos.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Il n'y a pas eu d'objection, monsieur le président.

**Le président:** Depuis très longtemps, nous observons la règle que lorsqu'on a commencé à étudier un projet de loi article par article... je sais que pour n'importe quel projet de loi envoyé en comité on traite essentiellement du premier article et on invite des témoins. J'ai des sentiments très mélangés. Je crois qu'il serait sage si M. Ellis retirait sa motion.

**M. Ellis:** Je m'excuse, monsieur le président, je suis nouveau dans ce Comité. J'ai passé des années à apprendre les règles parlementaires et on avait coutume de me considérer un connaisseur dans ce domaine. C'est la première fois, que je siège dans ce Comité. A mon avis, le comité est son propre maître et peut appeler des témoins, s'il le désire. J'accepterais néanmoins votre décision de ne pas accepter ma motion.

**Le président:** Il n'y a pas de règle en comité, il s'agit simplement d'une très vieille pratique. Vu qu'il est déjà assez tard, il serait peut-être bon d'avoir une motion d'ajournement d'abord.

**M. Ellis:** Disons qu'il est 10 h. 00.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Avant d'ajourner, je voudrais soulever un autre problème. Puisque vous allez arrêter la discussion, je voudrais en profiter pour soulever un autre problème.

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Avant d'ajourner, j'aimerais soulever un autre problème.

**Le président:** Invoquez-vous le Règlement?

**M. Benjamin:** Avec plaisir. Puisque vous êtes prêt à ajourner la séance, j'aimerais d'abord proposer une motion...



[Texte]

**The Chairman:** You cannot have another motion when we have one before the Committee, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** All right. I will save my motion for the next meeting of the Committee if and when it meets.

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Chairman, I would like to say something here and it is not to rock the Committee; it is just in order that you know all the facts.

There is an ICAO meeting in September. Canada has played a very important role in the field of security in airports and aircraft. Of course we will be in a very weak position if we do not have a piece of legislation that we have been promoting in the international organization. That is all. I just mention it to you just to tell you the facts and you can appraise that the way you want.

• 2155

**Mr. McKenzie:** Security checks are still going on.

**Mr. Marchand (Langelier):** You have no guarantee that they will go on. We depend entirely on the will of the airlines now.

**Mr. Benjamin:** My point of order is that the Transport Committee historically is one that has always done a lot of work and dealt with a lot of legislation in every session of Parliament. For some strange reason in this particular session of this Parliament the Transport Committee has had this item of legislation only.

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Benjamin, I did not hear you.

**Mr. Benjamin:** The only thing the Transport Committee has had to deal with in this session of this Parliament is this item of legislation, and in the context of transportation and communications it is a minor item compared to many others that we should be dealing with.

Quite frankly, Mr. Chairman, in my opinion, the reason this bill is still hanging around this Committee is that the government refuses to refer anything else to this Committee. And I hate to say this, Mr. Chairman, but it is my opinion and my feeling that nothing else will get referred to this Committee as long as we have the present Chairman of it.

Now, Mr. Chairman, it seems to me that if the Minister is prepared to assure this Committee that he will recommend and ask the government House Leader to refer the annual report of Canadian National Railways and Air Canada to this Committee, that the Minister will call the CNR Financing Bill, which has not been called since April 16, so that this Committee has something to deal with, you would be surprised how much work and how fast we can deal with things in this Committee.

**Mr. Marchand (Langelier):** Should I understand that you are deliberately delaying this bill just because you wanted to use this as an answer...

**Mr. Benjamin:** It is the only thing we have got.

**Mr. Marchand (Langelier):** That is all I wanted to know. So it is not on the merits of the bill; it is just you use this...

[Interprétation]

**Le président:** Vous ne pouvez proposer de motion lorsqu'il y en a déjà une devant le Comité, Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Très bien. Je reviendrai avec elle lors de notre prochaine réunion.

**M. Marchand (Langelier):** Monsieur le président, je voudrais ajouter quelque chose, non pas pour bousculer le Comité, mais pour mieux l'informer.

Au mois de septembre, l'OACI va tenir une conférence. Le Canada a joué un rôle très important dans le domaine de la sécurité des aéroports et des avions. Notre position serait très faible si nous n'avions pas cette loi pour laquelle nous avons fait beaucoup de publicité au sein de cette organisation internationale. C'est tout. Je tenais à vous dire les faits, interprétez-les comme vous voulez.

**M. McKenzie:** Les inspections continuent.

**M. Marchand (Langelier):** Nous n'avons aucune garantie qu'elles continueront. Nous dépendons entièrement de la volonté des lignes aériennes.

**M. Benjamin:** J'invoque le Règlement parce que le Comité des transports fait d'habitude beaucoup de travail et étudie beaucoup de projets de loi dans chaque session parlementaire. Pour une raison étrange, son mandat s'est limité à l'étude de ce projet de loi seulement pour cette session parlementaire.

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Benjamin, je ne vous ai pas entendu.

**M. Benjamin:** La seule chose que le Comité des transports a fait pendant cette session parlementaire est l'étude de ce projet de loi, qui n'est qu'un problème mineur comparé aux autres questions des transports et des communications que nous devrions étudier.

Je pense très franchement, monsieur le président, que si ce projet de loi est encore en Comité, c'est que le gouvernement refuse de lui envoyer autre chose. Je n'aime pas le dire, monsieur le président, mais j'ai l'impression que tant que nous avons ce président, notre Comité n'obtiendra aucun autre mandat.

Si le ministre voulait bien assurer le Comité qu'il recommandera et demandera au leader du gouvernement à la Chambre de nous envoyer le rapport annuel du CN et d'Air Canada et le projet de loi sur le financement du CN qui attend depuis le 16 avril, il serait étonné de voir combien rapidement et bien ce Comité peut travailler.

**M. Marchand (Langelier):** Dois-je comprendre que vous retardez expressément l'adoption de ce projet de loi parce que vous vouliez utiliser ceci comme une réponse...

**M. Benjamin:** C'est la seule chose que nous ayons.

**M. Marchand (Langelier):** C'est tout ce que je voulais savoir. Vous ne jugez donc pas le contenu du projet de loi, mais simplement...

[Text]

**Mr. Benjamin:** Oh no. Mr. Chairman, do I have the floor or do I not?

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** The Minister can reply in a few minutes. If the Minister cares to read all the proceedings of the Committee on this bill he will note there has been a lot of effort and enquiry put into it by members of this Committee, but at this point in time I am not prepared to let anything go through this Committee.

**Mr. Marchand (Langelier):** Ah, well...

**Mr. Benjamin:** That is the way I feel about it—because the government is deliberately trying to prevent this Committee having matters to deal with, and I submit that the government is doing it, and will continue to do it, until we change the Chairman of the Committee, for example.

**The Chairman:** No, Mr. Benjamin...

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, you may choose to disagree with me, but that happens to be my opinion, Mr. Chairman.

Now, Mr. Chairman, at the next meeting of this Committee I will move a motion. You say I cannot move one now, but the next one I will, asking that this Committee submit a report to the House, asking the House to request the government to refer the annual report of the Canadian National Railways and Air Canada to this Committee, because there are a number of matters which we all have been anxious to deal with for the past year, and if we are not going to get those sorts of things, Mr. Chairman, then this Committee might as well fold up.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, this is a point of discussion perhaps between you and the Minister after the Committee meeting, but not necessarily during the Committee.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I was going to say that the discussion on the floor, whether it is a point of order or not, is out of order.

I would like, Mr. Chairman, to appeal to your good judgment, and I know that you have a lot of experience on Committee. I would like to reiterate what I said previously, that this evening, after a lot of discussion, for almost an hour or so, we had agreed, and you yourself said we will go clause by clause.

This evening—I do not want to make reference to any other previous meeting of this Committee—we had agreed to go clause by clause. Mr. Mazankowski started first, I was second on the list, and then Mr. Ellis came. I would like to suggest to you that you can deal with the motion that is on the floor in that the motion was out of order by requesting further witnesses to appear in front of this Committee while we had agreed, and nobody objected to it, to go clause by clause. And you yourself said that the moment we go clause by clause, from your past experience, no further witnesses are called. In that case, Mr. Chairman, and taking that for what it is, then I would say you have no alternative but to deal with the matter and rule the motion out of order so that we in

[Interpretation]

**M. Benjamin:** Pas du tout. Ai-je encore la parole, monsieur le président?

**Le président:** Allez-y, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Le ministre pourra nous répondre dans quelques instants. S'il se donnait la peine de lire tous nos procès-verbaux sur ce projet de loi, il remarquerait que nous avons déployé beaucoup d'efforts et de temps, mais en ce moment, je ne suis pas prêt à laisser passer quoique ce soit.

**M. Marchand (Langelier):** Dans ce cas...

**M. Benjamin:** C'est ce que je pense car le gouvernement essaie délibérément d'empêcher le Comité d'étudier autre chose. Je dirais même que le gouvernement agira ainsi jusqu'à ce que le Comité change de président, par exemple.

**Le président:** Non, monsieur Benjamin...

**M. Benjamin:** Vous pouvez ne pas être d'accord, monsieur le président, mais c'est mon avis.

Je proposerai une motion lors de notre prochaine réunion. Vous me dites que je ne peux pas le faire maintenant, mais je vais demander que le Comité présente le rapport à la Chambre l'invitant à exiger du gouvernement d'envoyer le rapport annuel du CN et d'Air Canada à ce Comité car depuis un an déjà, nous voulons nous attaquer à certains problèmes et si l'on nous en empêchait, le Comité pourrait aussi bien se dissoudre.

**Le président:** Monsieur Benjamin, vous ferez peut-être mieux d'en discuter personnellement avec le ministre après la réunion, mais non pas en Comité.

**M. Guay (Saint-Boniface):** J'allais dire que la discussion n'est pas acceptable, qu'il s'agisse d'un point de Règlement ou non.

Je vais faire appel à votre bon sens, monsieur le président, car je sais que vous avez une expérience très longue des comités. J'aimerais répéter ce que j'ai déjà dit, c'est-à-dire que nous sommes convenus après une longue discussion d'étudier le projet de loi article par article ce que vous avez d'ailleurs suggéré vous-même.

Nous en sommes convenus ce soir, et je ne veux pas me référer à des réunions précédentes du Comité. M. Mazankowski, j'étais le deuxième sur la liste et M. Ellis est venu ensuite. Je voulais vous suggérer de traiter de la motion qui a été présentée en la déclarant irrecevable puisqu'elle demande la convocation d'autres témoins tandis que nous sommes convenus sans qu'il y ait eu d'objection d'étudier le projet de loi article par article. Vous-même, vous avez dit que la pratique parlementaire interdit d'appeler d'autres témoins une fois que l'on a commencé l'étude article par article. Dans ce cas, je dirais que nous n'avons pas de choix que de décider de la motion et de la déclarer irrecevable. Ainsi, le Comité pourra continuer de s'occuper de la protection du public



## [Texte]

this Committee can continue to safeguard the interests of the Canadian public, instead of using the stalling tactics that members of the Opposition have been using thus far.

• 2200

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, I think I have a right to speak on Mr. Benjamin's point of order too and I just want to be very brief but I want to underline what he said. And he said, according to my recollection, that he is not prepared to see anything pass through this Committee.

**Mr. Benjamin:** Right.

**Mr. Poulin:** Now, if there can be any more clear indication of a delaying tactic, I cannot think of what it might be.

**Mr. Benjamin:** That means the bill.

**Mr. Poulin:** Now, it is clear and obvious that the Opposition, or at least the members of his party, are taking the position that unless and until something is done for them, they will not discuss the merits of this bill, they will not take this bill back to the House of Commons so that it can be law for the people of Canada. And I think it should be clearly understood that that is an expressed desire, an expressed wish, their intention, that they are going to delay and frustrate the passing of this bill.

**The Chairman:** Mr. Poulin, this kind of talk takes place around Parliament. I do not think that that merits a lengthy point of privilege now. I am looking at the clock and the difficulty the clerk has had in assisting or finding some assistance for me on this particular suggestion. A motion is before the Committee, and seeing that it is still before the Committee, I would suggest again that perhaps the Chair has had his fingers burnt in some early rulings as to whether things are in order or out of order and the Chair would like to reserve judgment on this particular motion as to whether or not it is in fact out of order or in order. Having said that, and noticing the time...

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, on a point of privilege.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, may I just say I...

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Poulin. Mr. Benjamin is raising a point of privilege.

**Mr. Benjamin:** If he wants to stay on the same point of order, I will let him finish.

**Mr. Poulin:** Yes. On the same point of order, really, and I wanted to comment, Mr. Chairman, on the other remarks that you should be changed or until you are changed—and may I say that I have confidence in your impartiality—I do not say that I necessarily agree with your rulings but I have confidence in your ability in the Chair and I do not see there is any reason to remove this man as Chairman. It is not a proper reflection on you or your abilities, Mr. Chairman.

**An hon. Member:** Right on.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Poulin. I appreciate those remarks. Mr. Benjamin.

## [Interprétation]

au lieu de nous laisser arrêter par l'obstruction des membres de l'opposition.

**M. Poulin:** Monsieur le président, j'ai le droit de traiter du rappel au Règlement de M. Benjamin. Je serai bref, mais je veux revenir sur ce qu'il a dit. Si j'ai bien compris, il a indiqué qu'il ne voulait pas voir adopté quoi que ce soit en Comité.

**M. Benjamin:** C'est exact.

**M. Poulin:** Si ce n'est pas là admettre qu'il fait de la pression, je ne sais pas ce que c'est.

**M. Benjamin:** Je veux parler du bill.

**M. Poulin:** Il est clair que l'Opposition, du moins des membres de son parti, juge qu'à moins que quelque chose soit fait pour eux, ils ne vont pas discuter de la valeur du bill, ils ne songeront pas à le renvoyer à la Chambre des communes pour qu'il devienne loi. Il faut qu'il soit bien compris que c'est là son désir, son intention de tout bloquer et c'est d'empêcher l'adoption du bill.

**Le président:** Monsieur Poulin, vous savez comme moi que ce langage est courant au Parlement. Je ne crois pas qu'il faille poser des questions de privilège plus long à cet égard. L'heure avance et le greffier est toujours là à m'éclairer au sujet de la soumission qui a été faite. Le Comité est saisi d'une motion; la présidence a déjà mêlé des décisions concernant l'admissibilité ou la non-admissibilité de certaines questions de sorte que maintenant elles peuvent être reportées à la décision au sujet de la motion, elle préférerait ne pas se prononcer sur l'admissibilité ou la non-admissibilité. Comme je l'ai dit, il se fait tard...

**M. Benjamin:** Je pose une question de privilège.

**M. Poulin:** Monsieur le président, puis-je...

**Le président:** Je m'excuse, monsieur Poulin. M. Benjamin pose la question de privilège.

**M. Benjamin:** S'il veut traiter du rappel au Règlement, je suis prêt à l'entendre.

**M. Poulin:** Oui. A ce sujet, et suite à la suggestion que certains souhaitent un changement de présidence, je tiens à dire que j'ai confiance en votre impartialité. Je n'ai pas toujours été d'accord avec vos décisions, mais je fais seulement confiance au président; je ne vois pas de raison pour laquelle il faudrait apporter un changement. Ce n'est pas pour rendre justice, monsieur le président, de prétendre le contraire.

**Une voix:** C'est très bien.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Poulin. J'apprécie beaucoup. Monsieur Benjamin.

**[Text]**

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I echo the remarks of Mr. Poulin, but on the point of privilege, as long as the government continues to frustrate the work that should be done by this Committee, the government has a lot of nerve, in my opinion. I am not speaking on behalf of the NDP caucus. Every year the Transport Committee has dealt with a number of items of major importance. For some strange reason, the CNR financing bill does not get called in the House of Commons. It has been brought up one and one-half day so far in five months. We are facing a major railway strike. For some strange reason, we have not had the CNR and the Air Canada annual reports which we normally get, which have been on our desks now for how many weeks? When the government has been asked in the House, will they refer these matters to the Committee, we have got a no. Mr. Chairman, I think this has gone on long enough, just damn well long enough. In fact, I would like to submit that this Committee sit during September, dealing with the annual reports of the CNR and Air Canada.

**An hon. Member:** I think that would be a real good idea.

**Mr. Benjamin:** But, Mr. Chairman, the gentleman is quite correct. The only thing we have got to deal with is this present bill and it is the only thing we have had and it is an important item and there is no argument by anybody in this Committee about the safety and the protection of the public of this country, none whatsoever. But all of what is in this bill is now being done in any event and being done very well by the airlines. I even wonder whether or not it is necessary for the Department of Transport to get involved in this. The airlines are doing it very well at the moment.

**The Chairman:** Mr. Railton.

**Mr. Railton:** Mr. Chairman, on a point of order, a question of privilege, I guess it is. First Mr. Benjamin has only been at two of the last five meetings, I believe, when this bill was being discussed and...

**Mr. Benjamin:** What has that got to do with it?

**Mr. Railton:** Well, it seems that you have a lot to say and you only brought out the reason you have been obstructing it in the last five minutes.

**Mr. Guay (St. Boniface):** That is right.

**Mr. Railton:** Now, make a note of that, Mr. Benjamin. We have had nothing but obstruction and I would like to make a...

**Mr. Benjamin:** If I was not here, how was I obstructing it?

**Mr. Railton:** I would like to make another point, that the Committee has been meeting regularly and has been handling estimates and most of these have taken far too long to put through. That is not the fault of the government.

• 2205

As far as there being only one bill is concerned, there has not been time for any other bills. If the obstructing

**[Interpretation]**

**M. Benjamin:** Je suis d'accord avec M. Poulin à ce sujet, mais pour ce qui est de la question de privilège, aussi longtemps que le gouvernement essaiera de mettre des bâtons dans les roues du Comité, il pourra s'attendre à autre chose. Je parle au nom du caucus NDP. Tous les ans, le Comité du transport a traité de questions importantes. Pour une raison que je n'explique pas, le bill qui traite de financement du CN n'a pas été présenté à la Chambre des communes. Son étude n'a pris qu'un jour, un jour et demi en cinq mois. Nous voici face à une menace de grève. Les rapports du CN et d'Air Canada qui nous sont confiés actuellement sur notre bureau depuis un bon bout de temps. A la Chambre, on a demandé au gouvernement s'il avait décidé d'envoyer l'étude de ces rapports de son comité: la réponse a été non. Cela a assez duré, monsieur le président. En fait, je suis prêt à proposer que le Comité siège au cours du mois de septembre pour étudier les rapports du CN et d'Air Canada.

**Une voix:** C'est une bonne idée.

**M. Benjamin:** Mais cet homme avait parfaitement raison, monsieur le président. Tout ce qui nous a été apporté jusqu'ici est le présent bill; il n'y a rien d'autre. L'idée est certainement importante, personne au Comité ne tient à ce qu'il y ait un manque de protection du public. Mais tout ce que prévoit le bill est déjà appliqué; les compagnies aériennes font déjà de l'excellent travail. Je me demande même pourquoi le ministère des Transports s'intéresse à la question. Ce qui se fait actuellement est tout à fait satisfaisant.

**Le président:** Monsieur Railton.

**M. Railton:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement; je pose la question de privilège plutôt. D'abord, M. Benjamin n'a été présent qu'à deux des cinq dernières réunions du Comité au cours desquelles le bill a été étudié...

**M. Benjamin:** Mais qu'est-ce que cela peut avoir?

**M. Railton:** Il me semble que vous avez beaucoup à dire à ce sujet, mais que vous n'avez révélé les raisons de votre obstruction qu'au cours des cinq dernières minutes.

**M. Guay (Saint-Boniface):** C'est exact.

**M. Railton:** Prenez note, monsieur Benjamin. Il n'y a eu que de l'obstruction jusqu'à présent. Et je veux qu'il soit bien compris...

**M. Benjamin:** Si je n'étais pas ici, comment ai-je pu faire de l'obstruction?

**M. Railton:** Il y a un autre point que je tiens à préciser, c'est le fait que le Comité s'est réuni régulièrement pour l'étude des prévisions budgétaires qui ont d'ailleurs pris beaucoup trop de temps. Et ce n'était pas la faute du gouvernement.

Quant au fait qu'il n'y a eu qu'un bill, c'est qu'il n'y a pas eu de temps pour d'autres bills. Si l'opposition



**[Texte]**

tactics carried on by the Opposition had not been carried on, we would be bringing in more bills. We would be able to talk about these estimates. I would like to say that talking about the CNR strike and other things are just like something drawn across the path; they do not have anything to do with this bill at all which is our duty to pass.

**The Chairman:** I would caution the committee to interpret motives because we could get involved in a lengthy discussion on what we really think is the motivation of various members and their actions. It is very difficult for the Chairman to determine what is and what is not an obstruction.

(Recording failure)

**Mr. Railton:** After the third reading of the other side.

**The Chairman:** ...the Minister would like to comment about the work of this committee and about some of the remarks Mr. Benjamin made.

**Mr. Marchand (Langelier):** It is only on the remarks made by Mr. Benjamin. I want to have the facts clear. I met with the airlines, I think it was last January if my memory serves me well, and it was agreed that for a short period of time the airlines were going to carry out the security checks at the airports; but it was well understood that it was for a very short period and that we were going to bring in legislation and assume this responsibility as soon as we would get the authority to do so.

If we do not have this bill, will the airline continue? I do not know. When you say it may be better if the airline does that, maybe you are right but you have no guarantee that it is going to be done. I want this to be clear: if the bill is not passed and the airlines discontinue their security checks, we have no way of doing it and no authority to do so. So I want this to be clear.

If you say nothing is going to get through this committee before we refer some other legislation or program to the committee, it means that the Canadian public will likely suffer, not the government. This is your responsibility. At that time we will have to explain it.

Why was the report not referred? You know very well that none of the reports, neither that of the CN or of Air Canada has been audited, and according to the law—and this is a long history, this is a history going back three years—you may blame the government for that. You may say, "You should have done it", and that is okay; you can have good arguments. But right now we do not have in our hands a report which meets the requirements because all reports from Air Canada and CN have to be audited and they have not been. So this is the reason; the others we take as part of the responsibility.

**Mr. Benjamin:** Why have they not been audited?

**Mr. Marchand (Langelier):** Because, there was an amendment brought to the act to nominate the auditors and this act never passed Parliament.

**[Interprétation]**

n'avait pas tant d'obstruction, nous aurions présenté plus de bills. Nous serions capables de parler de ces budgets. J'aimerais dire que c'est de s'éloigner du sujet que de parler de la grève du CN ainsi que d'autres choses; ces choses n'ont rien à faire avec le bill, et c'est actuellement notre devoir de l'adopter.

**Le président:** J'aimerais que les membres du Comité cessent de s'interpréter mutuellement, car nous pouvons nous lancer dans des discussions très longues sur ce que nous croyons être la motivation des différents députés ainsi que leurs actions. Il est très difficile pour le président de décider ce qui constitue de l'obstruction.

(Enregistrement défectueux)

**M. Railton:** Après la troisième lecture.

**Le président:** ...Le ministre aimerait commenter le travail du Comité ainsi que certaines remarques de M. Benjamin.

**M. Marchand (Langelier):** Il ne s'agit que des remarques de M. Benjamin. Je veux clarifier la situation. J'ai rencontré les compagnies aériennes, je pense que c'est en janvier dernier, si ma mémoire est bonne, et nous nous sommes mis d'accord pour que pendant une certaine période de temps, assez brève, les compagnies aériennes effectuent les vérifications de sécurité aux aéroports; et on s'est bien entendu que c'était pour une brève période de temps, et sur le fait que nous allions présenter un projet de loi et assumer cette responsabilité aussitôt que nous obtiendrions le pouvoir de le faire.

Si le bill n'est pas adopté, les compagnies aériennes vont-elles continuer? Je ne sais pas. Lorsque vous dites qu'il serait peut-être mieux que les compagnies aériennes fassent cela, vous avez peut-être raison, mais vous n'avez aucune garantie que cela sera fait. Je veux que cela soit bien clair: si le bill n'est pas adopté, et si les compagnies aériennes discontinuent leur service de sécurité, nous n'avons aucun moyen de prendre la relève, et nous n'avons aucun espoir pour le faire. Je veux que cela soit très clair.

Si vous dites que rien ne passera par le Comité avant que nous n'apportions d'autres lois ou programmes, cela signifie que le public canadien souffrira probablement, par le gouvernement. C'est votre responsabilité. A ce moment-là, nous aurons à tout expliquer.

Pourquoi le rapport n'a pas été rapporté? Vous savez très bien qu'aucun des rapports, ni celui du CN ni celui d'Air Canada n'ont été vérifiés et selon la loi, et c'est une longue histoire, c'est une histoire qui remonte à trois ans, vous pouvez blâmer le gouvernement pour cela. Vous pouvez dire: «Vous auriez dû le faire,» et c'est très bien; vous avez de bons arguments. Mais actuellement, nous n'avons pas en main un rapport qui satisfait les exigences, car tous les rapports d'Air Canada et du CN doivent être vérifiés, et ils ne l'ont pas été. C'est la raison; nous en prenons partiellement la responsabilité.

**M. Benjamin:** Pourquoi n'ont-ils pas été vérifiés?

**M. Marchand (Langelier):** Parce que l'on a proposé un amendement à la loi destinée à la nomination des vérificateurs, et cette loi n'a pas été adoptée au Parlement.

[Text]

**Mr. Benjamin:** That is the bill that is on the order paper now.

**Mr. Marchand (Langelier):** Pardon me.

**Mr. Benjamin:** That is the bill that is laying on the order paper now. Why have you not called that bill?

**Mr. Marchand (Langelier):** Because there were other bills. If you read *Hansard* you will see that almost every bill that we presented was asked to be presented first by one or another member of the Opposition.

**Mr. Mazankowski:** On a point of order, Mr. Chairman.

**Mr. Marchand (Langelier):** Either the Family Allowances or this bill, this one has not been asked here, I do not think so.

**Mr. Mazankowski:** On a point of order, Mr. Chairman. It is on the statement that was made by the Minister of Transport, perhaps he can clarify the point that I want to make.

On Monday last, I posed the question to the hon. House Leader and asked him specifically whether it was because we did not have an audited statement from Air Canada and CNR that the report was being withheld from being referred to this committee. The Minister has now suggested that the reason the report has not been referred was simply because we do not have an audited statement. Mr. MacEachen in his answer said, "no".

• 2210

Mr. MacEachen said very distinctly that this was not the reason for the failure of the government to refer the CN and Air Canada Annual Report to this Committee for consideration. I say this in all due respect, Mr. Minister, and I beg you to clarify this for the Committee.

**Mr. Marchand (Langelier):** I drew no argument from it. I just said that this is the kind of report we have. I did not say that it was the reason why it was not before us. I tell you that we do not have a report which meets all the requirements of the law. That is all.

**Mr. Mazankowski:** You stated specifically that you did not have an audited statement.

**Mr. Marchand (Langelier):** No.

**Mr. Mazankowski:** Mr. MacEachen stated that this was not the reason for the failure of the government to refer the Annual Report. You say that it was the reason. Now, I think that this should be clarified because...

**Mr. Marchand (Langelier):** No, I have not said that.

**Mr. Mazankowski:** As Mr. Benjamin pointed out, this is the cause of the frustration of this particular Committee.

**Mr. Marchand (Langelier):** I understand that you relate that to the rest so I will know the next time. I am not going to come here just to listen to arguments...

[Interpretation]

**M. Benjamin:** C'est le bill qui est sur papier actuellement.

**M. Marchand (Langelier):** Excusez-moi.

**M. Benjamin:** C'est le bill qui est là présentement. Pourquoi ne l'avez-vous pas présenté?

**M. Marchand (Langelier):** Parce qu'il y avait d'autres bills. Si vous lisez le *hansard*, vous verrez que presque tous les bills qui ont été présentés, ont dû être présentés d'abord par l'un ou l'autre des membres de l'opposition.

**M. Mazankowski:** Un rappel au Règlement, monsieur le président.

**M. Marchand (Langelier):** Que ce soit les allocations familiales ou ce bill, je ne crois pas que l'on en ait parlé ici.

**M. Mazankowski:** Un rappel au Règlement, monsieur le président. Il s'agit de la déclaration du ministre des Transports; il peut peut-être clarifier le point que je veux soulever.

Lundi dernier, j'ai posé la question à l'honorable leader de la Chambre, à savoir si c'était parce que nous n'avions pas de déclaration vérifiée en provenance d'Air Canada et du CN que l'on avait empêché que le rapport soit référé au Comité. Le ministre a laissé entendre que la raison pour laquelle le rapport n'a pas été envoyé au Comité, c'était simplement qu'il n'y avait pas eu de déclaration vérifiée. Dans sa réponse, M. MacEachen a dit: «Non.»

Mr. MacEachen a dit très clairement que ce n'était pas la raison de l'échec du gouvernement de référer le rapport annuel du CN et d'Air Canada au Comité afin qu'il l'étudie. Monsieur le ministre, je vous demanderais d'expliquer la situation au Comité.

**M. Marchand (Langelier):** Je ne me suis fait aucune opinion à ce sujet. J'ai seulement mentionné que c'est le genre de rapport que nous avons reçu. Je n'ai pas mentionné que c'était la raison pour laquelle nous ne l'avions pas en main. J'aimerais mentionner que nous n'avons pas un rapport qui rencontre toutes les exigences de la loi. C'est tout.

**M. Mazankowski:** Vous avez expliqué très clairement que vous n'aviez eu aucune déclaration à ce sujet.

**M. Marchand (Langelier):** Non.

**M. Mazankowski:** M. MacEachen a déclaré que là n'était pas la raison de l'échec du gouvernement, de référer le rapport annuel. Vous dites le contraire. Je crois que vous devriez expliquer la situation...

**M. Marchand (Langelier):** Ce n'est pas ce que j'ai dit.

**M. Mazankowski:** Comme l'a mentionné M. Benjamin, ceci est la cause de la frustration de ce Comité.

**M. Marchand (Langelier):** Je constate que vous associez cela au reste, vous serez donc mis au courant la prochaine fois. Je ne viens pas ici pour entendre des arguments...



**[Texte]**

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am not casting any aspersions on the Minister or on the hon. House Leader. I think that it just bears clarification and it is as simple as that. I think that when we have two conflicting answers from two ministers of the Crown...

**Mr. Poulin:** No.

**Mr. Mazankowski:** I beg your pardon, Mr. Poulin, they do conflict and the record speaks for itself.

**The Chairman:** Direct your remarks to the Chair, gentlemen.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, I would like to suggest to Mr. Mazankowski that the report of both these Crown corporations have been tabled in the House but there are no audited reports, as mentioned by the Minister.

**An hon. Member:** Right.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Let me finish, please. Now, it could very well be that Mr. MacEachen, in answering your question in the House, did not take that matter into consideration when he told you that; only that the two reports had been tabled in the House.

**An hon. Member:** Very good. Very carefully phrased.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I believe that you should also make sure and question Mr. MacEachen on it.

**Mr. Mazankowski:** I simply asked for clarification, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Gentlemen, we have been engaged in discussions—excuse me, Mr. McRae—for 10 or 15 minutes. The Chair has allowed a wide latitude, too wide, I think, but I was in haste to look up some kind of ruling or some kind of statement in past committee proceedings which would guide the Chair on this motion. I have not been able to find any. In fact my search has been in support of the concept but I caution the mover of this motion that is before the Committee that this is merely, the Chairman requests the presence. If Mr. Pratte and Mr. Gilmer and Mr. Watson do not honour the request, this motion has no power, it gives the Chair no power to force them to attend in any way the Committee proceedings. Having said that, I am fully aware of the Committee's powers, that they can be directed to subpoena witnesses and have them come, but this motion in no way does that and in no way do they have to comply with the Chair's request if this motion is carried. Having said that, I am prepared to rule the motion in order and put the question if that will facilitate the passage of this bill. I have made a couple of suggestions to the Committee that I thought we should adjourn but the Committee has not attempted to take me up on that suggestion. Therefore, I have nothing else to do but to try and proceed with the passage of this bill. If my hesitancy to rule on this motion is in any way holding up the procedure of this bill, I will move it in order and put the question.

**Mr. Guay (St. Boniface):** That being the case, Mr. Chairman, I would request a recorded vote.

**[Interprétation]**

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne prête aucune mauvaise intention au Ministre ou au leader de la Chambre. Je crois qu'il ne s'agit que d'explication et c'est aussi simple que cela. Je crois que lorsque nous avons deux réponses contradictoires venant de deux ministres de la Couronne...

**M. Poulin:** Non.

**M. Mazankowski:** Je vous demande pardon, monsieur Poulin, elles sont en contradiction et le rapport le prouve.

**Le président:** Messieurs, adressez vos commentaires à la présidence.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, j'aimerais suggérer à M. Mazankowski que ce rapport a été présenté à la Chambre, mais il n'a pas été vérifié, comme l'a mentionné le ministre.

**Des voix:** C'est exact.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Laissez-moi terminer s'il vous plaît. Il se pourrait bien que M. MacEachen, en répondant à votre question à la Chambre, n'ait pas tenu compte de cette question lorsqu'il vous a répondu; seulement les deux rapports avaient été présentés à la Chambre.

**Une voix:** Excellent.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je crois que vous devriez vous en assurer et questionner M. MacEachen à ce sujet.

**M. Mazankowski:** Je désire simplement des explications, monsieur le président.

**Le président:** Messieurs, nous tenons cette discussion—excusez-moi, monsieur McRae, depuis 10 ou 15 minutes. La présidence a accordé trop de liberté, je crois, mais j'étais à la recherche de quelques règlements ou de certaines déclarations de procédure venant des comités que nous avons déjà eus et qui pourraient aider la présidence au sujet de cette motion. Je n'ai pu les trouver. Certes, mes recherches appuyaient ce concept, mais j'aimerais prévenir celui qui a présenté la motion à ce Comité qu'il s'agit simplement d'une demande du président. Si M. Pratte, M. Gilmer et M. Watson n'acceptent pas la demande, si cette motion n'a aucun pouvoir elle n'accorde aucun autre pouvoir à la présidence pour les forcer à suivre les procédures du Comité. Ceci étant dit, je suis très conscient des pouvoirs de ce Comité et ils peuvent être amenés à faire comparaître des témoins, mais cette motion ne permet pas cela et ils ne sont pas dans l'obligation d'approuver la demande de la présidence si la motion est acceptée. Je suis prêt à formuler la motion et à passer à la période des questions si cela peut faciliter l'acceptation du projet de loi. J'ai suggéré au Comité d'ajourner mais il me semble qu'ils ne sont pas d'accord. Il ne me reste qu'à procéder à l'acceptation de ce projet de loi. Si mon hésitation à formuler cette motion retient la procédure de ce projet de loi, je passerai aux questions.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Comme c'est le cas, monsieur le président, je demanderai le vote.

## [Text]

**Mr. McRae:** I had asked to speak on the topic we were on before but...

**The Chairman:** Mr. McRae, that whole discussion was allowed by the Chair purely out of a play for time for the Clerk and me to try to find some assistance as to whether or not this motion is in order and actually the Chair was not doing a very good job by allowing that wide discussion and it certainly did not provide smooth waters for the passage of this bill and I regret having allowed it to go on as long as it did. Mr. McRae, I would rather rule your thoughts out of order right now. I would like to have the Clerk poll the Committee on this motion.

**The Clerk:** Yeas and nays, please.

● 2215

Motion agreed to: yeas, 9; nays, 8.

**The Chairman:** The Chair will carry out the request.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, I would like to say and hope that the members of this Committee who are on record as having voted this evening will make sure that they attend if the witnesses do happen to appear in front of this Committee, and I hope that they will be here not only at an odd meeting but at all of them.

**The Chairman:** Mr. Guay, the Chair has been pretty pleased with the attendance of this Committee so far this year and I have no reason to believe that the attendance will drop off.

**Mr. Benjamin:** On a point of order, also, Mr. Chairman, were not four or five meetings of this Committee cancelled because the Minister could not attend?

**The Chairman:** That is not fair and it is not correct.

**Mr. Marchand (Langelier):** That is really unfair.

**Mr. Guay (St. Boniface):** You do not know what went on.

**An hon. Member:** I move adjournment.

**The Chairman:** All those in favour of adjournment? Motion agreed to.

**The Chairman:** Meeting adjourned.

## [Interpretation]

**M. McRae:** J'ai demandé la parole au sujet d'une question que nous avons déjà discutée mais...

**Le président:** Monsieur McRae, tout cette discussion a été permise par la présidence afin que le greffier et moi puissions trouver quelque assistance afin de savoir si oui ou non cette motion est à l'ordre et actuellement, la présidence n'agit pas très bien en permettant cette longue discussion et cela ne facilitera pas l'acceptation de ce projet de loi et je regrette de l'avoir permise. Monsieur McRae, votre commentaire est hors d'ordre. J'aimerais que le greffier prenne en note le vote de chacun des membres du Comité au sujet de la motion.

**Le greffier:** Veuillez répondre par oui ou par non, s'il vous plaît.

La motion est adoptée par 9 voix contre 8.

**Le président:** La présidence va donner suite à la demande.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, j'aimerais exprimer l'espoir que les membres du Comité dont le vote a été inscrit ce soir verront à être présents si les témoins viennent comparaître devant le Comité; j'espère également qu'ils ne seront pas présents uniquement à l'une ou l'autre des séances, mais à toutes.

**Le président:** Monsieur Guay, la présidence est assez satisfaite de l'assiduité au comité jusqu'ici cette année et je ne vois aucune raison de croire qu'il ne continuera pas d'en être ainsi.

**M. Benjamin:** J'invoque également le Règlement, monsieur le président; est-ce qu'il n'y a pas quatre ou cinq séances du Comité qui ont été annulées parce que le ministre ne pouvait pas être présent?

**Le président:** Ce n'est pas juste de parler ainsi et vous faites erreur.

**M. Marchand (Langelier):** C'est vraiment injuste.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Vous n'avez aucune idée de ce qui s'est passé.

**Une voix:** Je propose l'ajournement.

**Le président:** Qui est en faveur de l'ajournement? La motion est adoptée.

**Le président:** La séance est levée.



## APPENDIX "E"

NATIONAL CIVIL AVIATION SECURITY MEASURES  
RELATED TO APPENDIX A TO  
ICAO RESOLUTION A17-10

1. In the past fences at airports were of minimal security value and served mainly to deter unintentioned access and to keep out straying animals. The nine international airports have been provided with fences and barriers to prevent unauthorized access to the airside and over two million dollars have been expended on this program. A survey of 23 major domestic airports is now being carried out to determine fencing requirements and costs to achieve adequate airside security.

2. Airport Managers have been delegated responsibility to take necessary action to prevent unauthorized access to airports through service systems.

3. Airports have defined limited areas and control the movements of passengers and vehicles on the airside.

4. Airport authorities have been delegated responsibility to prevent unauthorized access by persons to baggage, cargo and mail areas. Physical barriers and mechanical controls have been installed where appropriate.

5. Arrangements have been established with air carriers and related industries for guarding of parked aircraft and illumination of apron areas as required.

6. Personnel identification systems have been implemented at nine international and one domestic airport. Vehicle identification measures are in force and being improved.

7. Satisfactory measures are in effect at each airport for the removal of unauthorized persons. Canadian law would prevent police authorities conducting a search of a person except on the belief on reasonable grounds that a Criminal Code of Canada offence relating to prohibited or restricted weapons is being committed.

8. Arrangements have been made at each airport for local police assistance. Increased security and police resources have been approved and are now being provided for major airports.

9. Effective procedures have been established and will be reinforced through measures 6 and 8.

10. A few airlines are utilizing their own technical devices for passenger security screening. The Ministry has provided and distributed equipment to all airports for use by airlines. Research and evaluation is in progress to ascertain suitability of equipments, requirements and costs.

11. Unauthorized carriage of weapons on board an aircraft is now a specified criminal offence.

12. The carriage of weapons on board aircraft by law enforcement officers and other authorized persons is adequately provided for under Canadian law.

## APPENDICE «E»

MESURES DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE  
NATIONALE SE RATTACHANT À L'APPENDICE B  
À LA RÉOLUTION A17-10 DE L'OACI

1. Dans le passé, les clôtures sur les aéroports n'avaient que très peu de valeur au point de vue sûreté et servaient principalement à empêcher l'accès involontaire et à prévenir l'entrée d'animaux errants. Les neuf aéroports internationaux ont été dotés de clôtures et d'installations afin d'interdire l'accès du côté piste et plus de deux millions de dollars ont été dépensés pour ces installations. On effectue actuellement une étude des 23 principaux aéroports nationaux afin de déterminer les besoins en installations de ce genre et les coûts pour la prise de mesures de sûreté adéquates du côté piste.

2. On a confié aux directeurs des aéroports la responsabilité de prendre les mesures nécessaires pour interdire l'accès des aéroports par les installations de service.

3. Les aéroports ont défini des zones limitées et contrôlent le mouvement des passagers et des véhicules du côté piste.

4. On a confié aux autorités des aéroports la responsabilité d'interdire aux personnes l'accès sans autorisation aux zones réservées aux bagages, au fret et à la poste. Des moyens physiques et des contrôles mécaniques ont été installés, selon les nécessités.

5. Des dispositions ont été prises avec des transporteurs aériens et des industries connexes pour assurer la garde des aéronefs stationnés et un éclairage approprié sur l'aire de trafic, selon les nécessités.

6. Des moyens pour assurer la vérification de l'identité des personnes ont été mis en vigueur aux neuf aéroports internationaux et à un aéroport national. Des mesures pour assurer l'identification des véhicules sont en vigueur et on s'efforce actuellement de les améliorer.

7. Des mesures satisfaisantes sont en vigueur à chaque aéroport permettant d'en faire sortir les personnes qui ne sont pas autorisées à y pénétrer. Au Canada, la loi interdit aux autorités de la police de fouiller une personne, sauf dans le cas où des motifs raisonnables permettent de croire qu'une infraction au Code criminel du Canada a été commise se rapportant au port illicite ou restreint d'armes.

8. Des dispositions ont été prises à chaque aéroport pour obtenir l'aide de la police locale. L'augmentation de la sûreté et des forces policières a été approuvée et est maintenant fournie aux principaux aéroports.

9. Des méthodes efficaces ont été établies et seront renforcées par l'application des mesures 6 et 8.

10. Quelques lignes aériennes utilisent leurs propres dispositifs techniques pour l'examen des passagers quant à la sûreté. Le ministère a fourni et distribué du matériel à cette fin qui doit être utilisé par toutes les lignes aériennes. Des recherches et des évaluations ont actuellement lieu afin d'assurer que le matériel, les besoins et les coûts sont appropriés.

11. Le transport non autorisé d'armes par des personnes à bord des aéronefs constitue maintenant une infraction criminelle précise.

12. Le port d'armes à bord des aéronefs par les agents chargés de l'application de la loi et autres personnes autorisées est prévu par la loi canadienne.

13. Air carriers have initiated adequate security precautions for baggage.

14. Supervision of passengers and baggage moving between aircraft and terminals has been delegated as an air carrier responsibility and is considered adequate.

15. Arrangements are in effect for local police assistance in cases of suspected unlawful activity. Air carriers have included in conditions of carriage a provision that a passenger may be denied passage should he refuse to undergo a security screening.

16. Signs have been posted at airports warning passengers that a security inspection may be required. Penalties concerning illegal carriage of weapons have not been posted.

17. At airports where manned insurance counters are provided and the travelling public is not being deprived of the availability of flight insurance automatic vending machines have been removed.

18. Selective screening of unaccompanied baggage and cargo has been delegated as an airline responsibility.

19. Airlines have increased security measures to protect unaccompanied cargo and baggage.

20. Appropriate arrangements have been concluded between the Post Office and Air Carriers for selective/security screening of air mail and air parcel post. Any postal employee may remove suspicious mail or parcel.

21. Existing legislation has been interpreted to provide necessary authority for police to search mail.

22. Air Carriers and Canada Post have arrangements to assure only mail or parcels received through normal postal channels are placed on board aircraft.

23. Air Carriers and Canada Post have effected appropriate security arrangements for and protection of mail and parcel post after receipt by the carrier.

24. At major airports security forces have been or are being increased to provide adequate surveillance and patrol of the airport facilities. Arrangements have been made with local police for necessary assistance and patrol of surrounding areas. The use of technical surveillance devices is under study with a view to efficiency and reduction of costs.

25. Arrangements for coordination with local police and fire authorities etc. exist and are included in the Emergency Procedures Manual for each airport. Airport Security committees periodically review coordination activities.

26. Procedures are in existence for measures to be taken in the event of unlawful seizure or explosion aboard an aircraft in flight.

27. Procedures are in existence to expedite handling and landing of an aircraft in flight which has sustained an explosion or has been unlawfully seized.

13. Les transporteurs aériens ont pris des mesures de sûreté appropriées dans le cas des bagages.

14. La surveillance des passagers et des bagages passant de l'aéronef à l'aérogare a été déléguée comme étant la responsabilité des transporteurs aériens et est considérée suffisante.

15. Des dispositions sont en vigueur permettant de faire appel à la police locale dans les cas où une activité illicite est suspectée. Les transporteurs aériens ont inclus dans les conditions de transport une disposition stipulant qu'un passager peut se voir refuser l'accès s'il s'élève contre un filtrage de sûreté.

16. Des avis devraient être affichés dans les aérogares pour informer les passagers qu'ils peuvent être soumis à une fouille. Les peines encourues en cas de transport illicite d'armes n'ont pas été affichées.

17. Dans les aérogares où il y a des préposés à la vente d'assurance et où les voyageurs peuvent s'assurer, les distributeurs automatiques de polices d'assurances devraient être éliminés.

18. L'inspection sélective des bagages non accompagnés et du fret a été déléguée comme étant la responsabilité des compagnies d'aviation.

19. Les compagnies d'aviation ont accru les mesures de sûreté visant à protéger les bagages non accompagnés et le fret.

20. Des ententes appropriées ont été conclues entre le ministère des Postes et les transporteurs aériens pour qu'il y ait inspection sélective ou filtrage des colis postaux et de la poste aérienne.

21. La loi actuelle a été interprétée de façon à prévoir l'autorité nécessaire permettant à la police d'examiner la poste aérienne.

22. Les transporteurs aériens et Poste Canada ont conclu des ententes visant à assurer que seul la poste aérienne et les colis postaux reçus par les voies postales normales soient chargés à bord des aéronefs.

23. Les transporteurs aériens et Poste Canada ont pris des mesures de sûreté appropriées pour protéger la poste aérienne et les colis postaux après leur livraison au transporteur.

24. Dans les principales aérogares, on est à ou on a augmenté le nombre d'agents de sécurité afin que ceux-ci puissent surveiller et patrouiller convenablement les installations. On a conclu des ententes avec la police locale au cas où on aurait besoin d'assistance pour patrouiller les secteurs environnants. L'utilisation de dispositifs techniques de surveillance est à l'étude; on prévoit que ce sera efficace et que cela permettra de réduire les frais.

25. Il existe des arrangements pour la coordination avec la police locale et les autorités du Service des Incendies, etc. Ces mesures sont incluses dans le Manuel des Mesures d'urgence de chaque aéroport. Les comités de sécurité des aéroports révisent périodiquement les activités de coordination.

26. Des procédures sont en vigueur pour les mesures à prendre dans le cas de la capture illégale ou d'une explosion à bord d'un avion en vol.

27. Des procédures sont en vigueur pour accélérer le traitement et l'atterrissage d'un avion en vol qui a subi une explosion ou qui a été saisi illégalement.



28. Procedures are in existence to respond to in-flight emergencies involving seizure or explosions and include the activation of the National Civil Aviation Security Coordinator Operations Center (NCASCOC) as well as required Regional and Airport Operation Centers to monitor and coordinate operations.

29, 30 & 31. A coordinated plan of action has been developed to handle bomb threats and alarms and is included in the Emergency Procedure Manual for each airport.

32. Arrangements have been made for explosives demolition experts of the Department of National Defence to dispose of any bombs found in aircraft or on airports. RCMP are training dogs and handlers for explosives search and detection. Dog teams will be established at Toronto and Montreal in August 1973 and eventually seven additional explosives dog teams will be located strategically across Canada. RCMP senior NCO's of the Security Guard Service employed at airports were given training in June 1973 in basic procedures for identification and handling of bombs.

33. Some transport category aircraft have flight crew compartment doors which can be locked from the flight deck. In addition, some of these doors have a peephole incorporated from which the cabin can be viewed. A standard requirement for door locks is being studied by the Ministry.

34. A requirement for a closed circuit T.V. system to monitor the passenger compartment from the flight deck is being studied. In this context, it may be possible to utilize such a system for monitoring external aircraft control surfaces and other vital aircraft systems as well as the foregoing use. Any retrofit program might be difficult and costly, therefore, such a requirement may only be considered appropriate in the design of new aircraft.

35. This recommendation is being assessed by the airlines, however, it would appear that existing intercom systems in present day aircraft are adequate for the purpose of alerting flight crews of any problem in the passenger compartment(s).

36. It is considered that present regulatory provisions with respect to aircraft smoke dispersal methods are adequate. Nevertheless, Canadian air carriers will be asked to comment on this matter and, if necessary, effective modifications will be recommended to them, should the need arise.

#### NATIONAL CIVIL AVIATION SECURITY MEASURES RELATED TO APPENDIX B TO ICAO RESOLUTION A17-10

1. Procedures are in effect for advance notification to airport authorities of the arrival of aircraft which may be liable to attack. Air Carriers and Industry are responsible for special guarding arrangements during stopovers of such aircraft.

28. Des procédures sont en vigueur pour répondre aux urgences en plein vol dans le cas de saisie illégale ou d'explosions et elles comprennent l'intervention du Coordonnateur des Mesures de sûreté du Centre d'opérations de l'Aviation civile nationale (NCASCOC) ainsi, comme prévu des centres d'opérations des régions et des aéroports pour diriger et coordonner les opérations.

29, 30 et 31. Un plan d'action coordonné a été mis au point pour répondre aux menaces et aux alertes à la bombe et il est contenu dans le Manuel des mesures d'urgence de chaque aéroport.

32. Des dispositions ont été prises; il appartiendra aux experts du ministère de la Défense nationale de procéder au désamorçage des bombes trouvées dans un avion ou sur un aéroport. La Gendarmerie royale entraîne des chiens et forme des spécialistes pour la recherche et la détection des explosifs. Des équipes avec des chiens seront établies à Toronto et Montréal en août 1973, et, éventuellement, sept autres équipes munies de chiens et spécialisées dans le traitement des explosifs seront établies stratégiquement dans tout le Canada. Des agents seniors de la Gendarmerie royale, des agents du Service des gardes de sécurité employés dans les aéroports ont été informés en juin 1973 des principaux moyens d'identification et de maniement des bombes.

33. Certains avions de transport ont des portes qui séparent la cabine de l'équipage de celle des passagers qui devraient pouvoir être verrouillées. De plus, quelques-unes de ces portes ont un regard qui permet de surveiller la cabine des passagers. Un équipement standard pour le verrouillage des portes est étudié par le Ministère.

34. On étudie la possibilité d'installer la télévision en circuit fermé pour surveiller la cabine des passagers du poste d'équipage. Dans ce contexte, il pourrait être possible d'utiliser ce système pour surveiller les surfaces extérieures des avions et les autres systèmes vitaux des avions pour répondre aux besoins susmentionnés. Tout programme d'adaptation peut être difficile et coûteux et c'est pourquoi ce genre d'installation ne pourrait être possible seulement que dans la fabrication des nouveaux avions.

35. Les compagnies aériennes étudient actuellement la présente recommandation; toutefois, il semble que les systèmes de communication intérieure utilisés actuellement dans les aéronefs sont appropriés pour permettre d'avertir l'équipage de conduite de l'existence d'un problème dans la cabine ou les cabines des passagers.

36. On estime que les dispositions réglementaires actuelles concernant les méthodes de dispersion de la fumée dans les aéronefs sont satisfaisantes. Néanmoins, on demandera aux transporteurs aériens canadiens d'exprimer leur opinion sur cette question, s'il y a lieu, on recommandera de leur apporter des modifications satisfaisantes.

#### MESURES DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION NATIONALE RELATIVES À L'APPENDICE A À LA RÉSOLUTION DE L'OACL A17-10

1. Des méthodes actuellement appliquées permettent d'informer à l'avance les autorités aéroportuaires de l'arrivée d'aéronefs susceptibles d'être attaqués. Les transporteurs aériens et l'industrie se chargent des arrangements spéciaux en vue de la surveillance au cours des escales.

2. Standards and requirements for lighting of physical barriers such as fences have been established and are being implemented at major airports.

3. Access points to the airside are being provided with gates, guards or surveillance as appropriate. During alert situations deployment of additional guards or the securing of gates is programmed.

4. During alert situations each agency is responsible for the security protection of its own property. The co-ordination of these arrangements is normally provided for in the Airport Security Plan.

5. Airport security arrangements include patrols of the airside and vital points. During alerts the number of patrols and frequency of patrolling is increased.

6. The use of closed circuit television to monitor terminal and apron areas is under study. Each agency is responsible for protection of its own installations.

7. Arrangements exist for reinforcement of airport securities forces.

8. Air Carriers are responsible for search for weapons and sabotage devices on board aircraft.

9. Passenger security measures at airports include both metal detection instruments and inspection of hand luggage for weapons. Walk-through metal detectors for passenger screening and x-ray units for baggage inspection are in use under assessment with a view to their introduction at larger airports to improve detection and speed the flow of passengers.

10 to 19. Air Carriers since March 1973 have accepted responsibility for and are implementing procedures to identify passengers, crews and their baggage and to preclude the hazards described in these measures.

20 & 21. Measures for processing mail, unaccompanied baggage and cargo where the presence of explosives is suspected have been prescribed for use and Air Carriers and other responsible agencies are proposed to implement them.

22 to 28. Provision is made in Airport Security Plans for procedures to be followed on the ground in use of bomb threats and alarms.

29. The Ministry has no plans to provide security officers aboard air carrier aircraft.

30. General procedures to be followed when an aircraft which has been unlawfully seized is at rest at an airport have been developed and include the requirement to take into account the wishes of the pilot-in-command and the safety of passengers and crew.

2. Dans les principaux aéroports, on répond aux normes et aux exigences en matière d'éclairage et d'obstacles matériels comme par exemple les clôtures.

3. Tous les points d'accès au côté piste sont dotés de barrières, de gardes ou de surveillants, selon les besoins. Dans les cas d'alerte on prévoit des gardes supplémentaires ou la fermeture des portes.

4. En cas d'alerte, il incombe à chaque organisme de veiller à la sécurité et à la protection de ses biens. Ordinairement le programme de sécurité de l'aéroport prévoit la coordination de ces arrangements.

5. Les arrangements concernant la sûreté de l'aéroport comprennent des patrouilles effectuées du côté piste et des points importants. En cas d'alerte, on augmente le nombre des patrouilles et leur fréquence.

6. On étudie la possibilité d'utiliser la télévision en circuit fermé pour surveiller la zone de l'aérogare et les aires de trafic. Il incombe à chaque organisme de protéger ses propres installations.

7. Il existe des arrangements en vue du renforcement des forces de sûreté de l'aéroport.

8. Les transporteurs aériens se chargent de fouiller l'aéronef pour s'assurer qu'il n'y a pas d'armes ou de dispositifs de sabotage à bord de l'aéronef.

9. Les mesures de protection des passagers dans les aéroports comprennent les instruments de détection du métal et l'inspection des bagages à main en vue de découvrir des armes. On utilise présentement des détecteurs de métal au travers desquels passent les passagers et des dispositifs de radiographie pour l'inspection des bagages. On étudie la possibilité de les installer dans les grands aéroports en vue d'améliorer le processus de détection et d'accélérer le mouvement des passagers.

10 à 19. Depuis mars 1973, les transporteurs aériens ont accepté de se charger de l'application des mesures d'identification des passagers, de l'équipage et de leurs bagages et de prévenir les dangers décrits dans ces mesures.

20 et 21. On a prescrit des mesures d'acheminement des bagages non accompagnés et du fret lorsqu'on suspecte la présence d'explosifs et les transporteurs aériens et d'autres organismes comptent les appliquer.

22 à 28. Les programmes de sûreté dans les aéroports prévoient les mesures à prendre au sol en cas de menaces ou d'alertes à la bombe.

29. Le ministère n'a pas de mesures prévoyant la sécurité des agents de la sûreté à bord des transporteurs aériens.

30. On a mis au point des mesures à prendre lorsqu'un aéronef capturé illicitement est à l'arrêt à un aéroport. Il faut tenir compte des désirs du pilote commandant de bord et faire passer avant tout la sécurité des passagers et de l'équipage.















HOUSE OF COMMONS

Issue No. 17

Thursday, July 26, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 17

Le jeudi 26 juillet 1973

Président: M. Jack Horner

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-128, An Act to amend the  
Aeronautics Act

INCLUDING:

The Fifth Report

CONCERNANT:

Bill C-128, Loi modifiant la Loi  
sur l'aéronautique

Y COMPRIS:

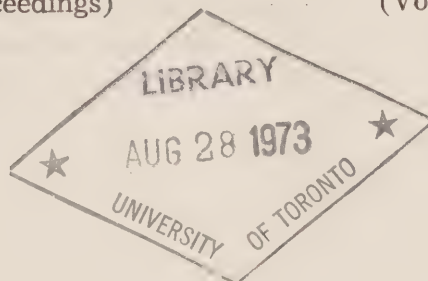
Le cinquième rapport

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

|          |          |
|----------|----------|
| Arrol    | Frank    |
| Benjamin | Gendron  |
| Campbell | Godin    |
| Ellis    | Hollands |
|          | Kempling |

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

|          |                              |
|----------|------------------------------|
| Loiselle | Railton                      |
| McKenzie | Stewart ( <i>Cochrane</i> )  |
| Paproski | Turner                       |
| Peters   | ( <i>London-East</i> )—(19). |
| Poulin   |                              |

*Le greffier du Comité*

Robert Marleau

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Thursday, July 26, 1973:

Mr. Hollands replaced Mr. Mazankowski;  
Mr. Kempling replaced Mr. Kuntz;  
Mr. Arrol replaced Mr. Masniuk;  
Mr. Frank replaced Mr. Ritchie;  
Mr. Paproski replaced Mr. Schumacher;  
Mr. Stewart (*Cochrane*) replaced Mr. Lessard;  
Mr. Gendron replaced Mr. Guay (*St. Boniface*)

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 26 juillet 1973:

M. Hollands remplace M. Mazankowski;  
M. Kempling remplace M. Kuntz;  
M. Arrol remplace M. Masniuk;  
M. Frank remplace M. Ritchie;  
M. Paproski remplace M. Schumacher;  
M. Stewart (*Cochrane*) remplace M. Lessard;  
M. Gendron remplace M. Guay (*Saint-Boniface*)



## REPORT TO THE HOUSE

FRIDAY, JULY 27, 1973.

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## FIFTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, April 18, 1973, your Committee has considered Bill C-128, An Act to amend the Aeronautics Act, and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 11 to 17 inclusive*) is tabled.

Respectfully submitted,

*Le président,*

JACK H. HORNER,

*Chairman.*

## RAPPORT À LA CHAMBRE

LE VENDREDI 27 JUILLET 1973.

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## CINQUIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 18 avril 1973, le Comité a étudié le Bill C-128, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, et a convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages pertinents (*fascicules n° 11 à 17 inclusivement*) est déposé.

Respectueusement soumis,

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 26 JUILLET 1973

(22)

[Texte]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce jour à 9 h. 40 du matin. Le président, M. Horner (*Crowfoot*), occupe le fauteuil.

*Membres du Comité présents:* MM. Arrol, Benjamin, Frank, Hollands, Horner (*Crowfoot*), Kempling, McKenzie, Paproski, Peters, Poulin, Railton, Stewart (*Cochrane*) et Turner (*London-Est*).

*Témoin: De la Pacific Western Airlines Ltd.:* M. D. N. Watson, président.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-128, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Sur l'article 1, le témoin fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

La période des questions se poursuit;

A midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(23)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce jour à 15 h. 41, sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Arrol, Benjamin, Campbell, Hollands, Horner (*Crowfoot*), Kempling, McKenzie, Paproski, Peters, Poulin, Railton, Stewart (*Cochrane*) et Turner (*London-Est*).

*Témoin: Du ministère des Transports:* M. W. M. McLeish, directeur général, Aéronautique civile.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-128, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Sur l'article 1, le témoin répond aux questions.

L'article 1 est adopté.

Le président met en délibération l'article 2.

Un débat s'élève et le témoin répond aux questions.

L'article 2 est adopté.

Le titre est adopté.

Le bill est adopté.

*Il est ordonné,*—Que le président fasse rapport du Bill C-128 à la Chambre des communes.

A 16 heures le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JULY 26, 1973.

(22)

[Translation]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:40 a.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Arrol, Benjamin, Frank, Hollands, Horner (*Crowfoot*), Kempling, McKenzie, Paproski, Peters, Poulin, Railton, Stewart (*Cochrane*), and Turner (*London East*).

*Witness: From the Pacific Western Airlines Ltd.:* Mr. D. N. Watson, Chairman.

The Committee resumed consideration of Bill C-128, An Act to amend the Aeronautics Act.

On Clause 1, the witness made a preliminary statement and answered questions.

And the questioning continuing;

At 12:00 a.m. (noon), the Committee adjourned to the call of the Chair.

## AFTERNOON SITTING

(23)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:41 p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Arrol, Benjamin, Campbell, Hollands, Horner (*Crowfoot*), Kempling, McKenzie, Paproski, Peters, Poulin, Railton, Stewart (*Cochrane*), and Turner (*London East*).

*Witness: From the Department of Transport:* Mr. W. M. McLeish, Director General, Civil Aeronautics.

The Committee resumed consideration of Bill C-128, An Act to amend the Aeronautics Act.

On Clause 1, the witness answered questions.

Clause 1 carried.

The Chairman called Clause 2.

And debate arising, the witness answered questions.

Clause 2 carried.

The Title carried.

The Bill carried.

*Ordered,*—That the Chairman report Bill C-128 to the House of Commons.

At 4:00 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*Le greffier du Comité*

Robert D. Marleau

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, July 26, 1973

• 0941

[Texte]

**The Chairman:** Gentlemen, and Committee members we can, perhaps, proceed. We have a witness before us for Bill C-128, and we have representatives from three of the four parties. We do not need a quorum to hear a witness.

I should like to inform the Committee that, at the last meeting, I was requested to contact the three largest airlines in Canada—Air Canada, Pacific Western and CP Air—to see whether or not we could have Mr. Watson, Mr. Gilmer and Mr. Pratte before the Committee to discuss the costing and the effectiveness of this Aeronautics Act. We have with us this morning Mr. Watson of Pacific Western.

I have correspondence from Mr. Pratte who states that he would be:

pleased to appear before the Committee at any time at the convenience of the Committee, subject, of course, to some commitments that I might have made and would be difficult to change.

Since receiving the letter from Mr. Pratte I have contacted his officials. He was unable to appear today, and said that the earliest possible date on which he could appear would be next Thursday. I suggested that the House of Commons might not be sitting next Thursday, but, if we were, I would get back to him on it.

I have correspondence from CP Air, Mr. Gilmer. He suggests that he, too, would be:

...very pleased to appear before your Committee but as you know, however, my Company is faced with an imminent strike and I am deferring my vacation in order to be present in Vancouver until a settlement of our labour dispute is reached.

I trust therefore, that my appearance may be delayed until such time.

Certainly the Committee understands Mr. Gilmer's problems.

Having referred to that correspondence briefly, I should now like to introduce Mr. Watson, President of Pacific Western Airlines, and Mr. Gordon Blair who is acting as a liaison counsel for Pacific Western—I am sure you are all familiar with Mr. Blair. Mr. Watson, perhaps you could make a few opening remarks about where your company operates, and your thoughts on the effectiveness of this bill. We could then have some of the Committee members question you. I might caution the Committee members: you can talk about air passenger traffic, and the cost of travelling by air, but the Chairman is going to try to hold the Committee to the question of security and safety on airlines, and the subject matter of Bill C-128. Go ahead, Mr. Watson.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 26 juillet 1973

[Interprétation]

**Le président:** Messieurs et messieurs les députés, la séance est ouverte. Nous avons ici pour étude le bill C-128, un témoin qui comparait et les représentants de trois partis sur quatre. Or, nous n'avons pas besoin de quorum pour entendre le témoin.

Je voudrais dire aux membres du comité qu'à la dernière séance, on a demandé d'entrer en rapport avec les trois principales compagnies aériennes du Canada, soit Air Canada, *Pacific Western* et CP Air afin de savoir si MM. Watson, Gilmer et Pratte pourraient comparaître devant le comité pour étudier le coût et l'efficacité de la présente loi sur l'aéronautique. Ce matin, nous avons M. Watson de la *Pacific Western*.

J'ai ici une lettre de M. Pratte. qui indique:

Je suis prêt à comparaître devant le comité lorsque celui-ci le jugera bon nonobstant, naturellement, les engagements que j'aurais pris dernièrement et qu'il me serait difficile de modifier.

Depuis la réception de cette lettre, je me suis mis en rapport avec ses fonctionnaires. M. Pratte n'a pas pu comparaître aujourd'hui mais il a dit qu'il est prêt à comparaître jeudi prochain. J'ai pensé que la Chambre des communes ne siégera peut-être pas jeudi prochain, mais au cas où elle siégerait, je me mettrai à nouveau en rapport avec M. Pratte.

Et j'ai ici une lettre de M. Gilmer, de CP Air qui indique:

...je serai heureux de comparaître devant votre comité mais, comme vous le savez, il y a une grève qui est imminente dans notre société et je suis obligé de remettre mes vacances pour me trouver à Vancouver jusqu'à ce qu'il y ait accord au sujet de ces différends dans le travail.

Je pense donc que ma comparution sera retardée jusqu'à cette date.

Le comité comprendra très certainement les problèmes auxquels B. Gilmer a à faire face.

Pour revenir à cette lettre, je voudrais donc brièvement présenter le président de la *Pacific Western Airlines*, M. Watson, et M. Gordon Blair qui agit à titre d'avocat de liaison pour la *Pacific Western*. Je suis sûr que vous connaissez tous M. Blair. M. Watson a peut-être quelques remarques d'introduction à nous faire au sujet de l'exploitation de votre société et sur ce que vous pensez de l'efficacité du présent bill. Et puis, certains membres du comité pourraient vous poser des questions, mais je les avertis que s'ils peuvent parler du mouvement aérien des usagers et de coût de transport aérien, par contre le président s'efforcera de restreindre le débat à la question de la sécurité offerte par les compagnies aériennes et qui est l'objet du bill C-128. Vous avez la parole, monsieur Watson.

[Text]

**Mr. D. N. Watson (President, Pacific Western Airlines Ltd.):** Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen: I am pleased to have an opportunity to participate in a matter singularly important to all Canadians—the ultimate definition of policy in the matter of security, a policy which could be administered effectively by the Government of Canada and its various agencies, with some standards of security measurement. It would be consistent throughout Canada in various stations where passengers are boarded and so on. I think right now we are acting responsibly at the request of the Minister but we are doing so on our own without any positive direction. We are doing it at our own cost at the present time with hopeful intentions of recovery of the costs because we do believe it is a national issue rather than a local issue being saddled by the airlines.

● 0945

In the interest of brevity and having followed your transcripts throughout your session—I know that you have had a very long session—there is very little point in me going through a great deal of the material that Mr. Morrison, President of the Air Transport Association of Canada gave you some time ago.

In general I subscribe to Mr. Morrison's position representing the industry concerning the application of security measures, the cost recovery philosophies of the industry, the necessity of having a good security program and perhaps with one exception, where he did indicate that the industry might be prepared to accept a head tax program per passenger. I think since he was perhaps representing the industry as best as he had been advised, I must say, and only speaking for my company at this time, we should be opposed to that particular philosophy.

For the benefit of those of you who are not familiar with Pacific Western's geography, we are designated a regional carrier under the national policy of October 20, 1966 and subsequently designated to Alberta, British Columbia and the Northwest Territories with certain supplemental roles we are permitted to play such as overseas passenger charter services and inclusive tour services to any part of the world where we might be able to get authority, overseas cargo to all the countries of the world—I think we were in about 62 countries last year—and specialized cargo in the high Arctic Islands with regard to Hercules type aircraft in support of the petroleum industry, and so on. Some of the latter types of aeroplanes do not involve the security problems that the previous ones do. The overseas passenger charters certainly do present problems and certainly all the domestic services that we provide within western Canada and down into Seattle in the United States.

As I suggested before, we are compelled to think some proper document or some piece of legislative machinery is necessary so that a set of procedures can be standardized all across Canada and at whatever points in Canada the Ministry of Transport believe should be properly protected with security.

I have had several opportunities to make speeches on this subject occasionally on the same panels as the Direc-

[Interpretation]

**M. D. N. Watson (Président, Pacific Western Airlines):** Merci, monsieur le président. Messieurs, je suis heureux de pouvoir parler de cette question qui revêt tant d'importance pour tous les Canadiens, soit en définitive la question de la politique de sécurité aérienne, politique que le gouvernement du Canada et ses différentes agences pourraient gérer efficacement par l'application de mesures et de normes de sécurité. On pourrait appliquer ces normes d'une façon logique dans les différents endroits au Canada où les passagers prennent les avions. A mon avis, à l'heure actuelle, à la demande du ministre nous agissons en prenant nos propres responsabilités mais nous ne recevons qu'une directive positive; nous prenons des mesures à nos propres frais en espérant nous y retrouver parce qu'il s'agit là d'une question en cause d'intérêt national plutôt que local.

Pour être bref, du fait que j'ai examiné toute la transcription au cours de la session, qui a été très longue, il n'est pas nécessaire que je revienne sur une grande partie des documents que le président de l'Association canadienne des transports aériens, M. Morrison, vous a soumis il y a quelque temps.

D'une façon générale, je suis d'accord avec M. Morrison en ce qui concerne l'application de ces mesures de sécurité dans l'industrie, de la façon d'en récupérer le coût dans l'industrie, la nécessité d'avoir un bon programme de sécurité. Cependant je ne suis peut-être pas d'accord lorsqu'il dit que l'industrie est prête à accepter un programme d'imposition per capita, par passager. Je dirais qu'à titre de porte-parole de ma société pour le moment je m'oppose à ce principe.

Pour ceux qui ne connaissent pas la situation de la *Pacific Western*, nous avons été désignés comme transporteur régional en vertu d'une politique nationale du 20 octobre 1966; puis par la suite, on nous a désignés pour desservir l'Alberta, la Colombie-Britannique et les Territoires du Nord-Ouest ainsi que pour faire des voyages nolisés outre-mer y compris des voyages organisés dans n'importe quelle partie du monde où nous pourrions en avoir la permission; pour transporter des marchandises dans tous les pays du monde, et je crois que l'an passé nous avons desservi 62 pays environ, et nous nous spécialisons aussi pour le transport des marchandises dans les îles éloignées de l'Arctique où nous utilisons des appareils du type Hercule pour aider l'industrie du pétrole, etc. Certains des appareils plus récents ne sont pas sujets aux mêmes difficultés de sécurité que les appareils plus anciens. Il n'y a pas de doute qu'il y a des problèmes qui se posent dans le cas des voyages nolisés outre-mer et pour tous les services intérieurs que nous fournissons dans l'Ouest du Canada et jusqu'à Seattle aux États-Unis.

Comme je l'ai indiqué précédemment, nous sommes enclins à penser qu'il faudrait établir quelques documents appropriés ou rouages législatifs éventuellement pour normaliser une série de procédures dans tout le Canada et à tous les endroits où le ministère des Transports pense qu'il faudrait appliquer des mesures de sécurité.

J'ai eu plusieurs occasions de parler de ce sujet à l'occasion de ces mêmes groupes d'étude auxquels parti-



## [Texte]

tor General of Civil Aeronautics for Canada and other representatives of the Ministry. The difficulty I see in following the transcripts of your proceedings thus far is that the magnitude of the situation is difficult to develop fully in a committee of this nature—with respect I say that, Mr. Chairman.

● 0950

This is so because of the inability of a group of this nature to develop the secrecy that would be so necessary in discussing the real magnitude of the problem that those of us in industry have had an opportunity to do, after having been classified and security-cleared, to sit down with the appropriate groups of the Department of Supply and Services, and so on, and identify a good number of the areas that we should be properly worried about. It may be that a lack of that knowledge is compromising the progress of this particular hearing but I can assure you that we, as an air carrier—and, I hope, a responsible air carrier—understand the magnitude of the situation, and that it is serious.

At present, the Government of Canada has no power to act: they are simply asking us, as good corporate citizens of Canada and responsible people, to act as best we can without any firm directive. From time to time, it causes us some real concern to see the lack of standards of passenger screening, and I can give you an example.

At Vancouver International Airport, where Air Canada and Pacific Western are the only two carriers that share what is referred to as the south concourse or south finger and where there are 10 gate positions, we have a service-sharing agreement with Air Canada, and have pretty positive security and good screening at that particular concourse.

On the north concourse, from where our good friends Canadian Pacific Airlines operate because it is substantially an international concourse, they have, I think, another 10 gate positions. Joining them in the use of it are Japan Air Lines, United Air Lines, Western Airlines and all the other foreign itinerant carriers or charter carriers; and our own company uses it when we are on overseas flights. CPA also operate their domestic services from there.

If you are travelling on United Air Lines, you do not go through the security process because the U.S. Customs do that for them in the holding room. If you are travelling on Western Airlines you do not go through the security process at the initial gate to the concourse; you go down to gate 30 where Western Airlines operates from and go through there. Therefore, there is an opportunity there for a lessening of the security factor.

When you go to some other airports, the security people who are hired by the air carriers at a fee per day, per person or per hour, or whatever it may be, in some cases do a very, very thorough job of screening, depending on the name of the company, whether it be Pinkerton, Unigard, or whatever, and depending on what instructions they have from their management people—not from the airlines but from their own security management people.

## [Interprétation]

cipaient le directeur général de l'aéronautique civile au Canada et d'autres représentants du ministère. Monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, je vous dirai qu'en examinant la transcription de vos délibérations jusqu'ici, j'ai l'impression que la difficulté qui se présente c'est de réaliser dans votre Comité toute l'am-

pleur de la situation dans ce cas. Et tout cela découle de l'impossibilité pour un groupe de cette nature de respecter le caractère confidentiel indispensable pour discuter de l'ampleur véritable du problème; pour nous qui avons reçu une quote de sécurité au sein de nos compagnies, il nous est difficile de parler en toute liberté de ces problèmes avec le ministère des Approvisionnements et Services, etc. Il est possible que faute de ces renseignements le succès de vos audiences soit compromis mais je peux vous assurer qu'en tant que transporteur aérien—et nous espérons être un organisme responsable—nous comprenons l'ampleur de la situation et sa gravité.

Pour l'instant, le gouvernement du Canada n'a pas de pouvoir d'action: il nous demande tout simplement en tant que bons citoyens du Canada, en tant que citoyens responsables, de faire notre possible sans aucune directive fixe. Il nous arrive de nous inquiéter très sérieusement du manque de normes dans le domaine du contrôle des passagers et je peux vous donner un exemple.

A l'aéroport international de Vancouver où Air Canada et Pacifique Western sont les deux seules compagnies à se partager la jetée sud qui comprend 10 portes d'embarquement, nous avons un accord de partage des services avec Air Canada et la sécurité et le contrôle de cette jetée sont très bien observés.

Quant à la jetée nord qui accueille nos bons collègues de la compagnie canadienne Pacifique et qui est surtout une jetée internationale, je crois qu'elle comprend également 10 portes. Cette compagnie partage la jetée avec Japan Air Lines, United Air Lines, Western Airlines et tous les autres transporteurs étrangers ou transporteurs nolisés. D'ailleurs, notre compagnie utilise également cette jetée pour ses vols outre-mer. Cette jetée accueille également les vols intérieurs du CT.

Si vous voyagez sur United Air Lines, vous ne passez pas par un contrôle de sécurité parce que ce sont les douanes américaines qui se chargent de ce contrôle. Si vous empruntez la compagnie Western Airlines, vous ne passez pas non plus par un contrôle de sécurité à la première porte de la jetée: vous allez jusqu'à la porte 30 qui est occupée par Western Airlines et c'est là que le contrôle a lieu. Par conséquent, cela constitue une faille dans le système de sécurité.

Dans d'autres aéroports, les responsables de la sécurité sont engagés par les transporteurs à la journée, ou même à l'heure, et dans certains cas ces gens exercent un contrôle extrêmement sérieux qui dépend de la compagnie de sécurité, qu'il s'agisse de Pinkerton, Unigard, etc. et des instructions que les gardes reçoivent de leur supérieur—non pas des compagnies d'aviation, mais de leur propre supérieur.

## [Text]

There is one particular airport where you have to hold your hands up as if you had been approached by a law enforcement officer, and you are virtually frisked and then run over with the scanner. At other airports you walk through the magnetometer and, if it does not ring the bell, there is a quick flip of your briefcase and then you are gone.

At other airports a girl will take as long as maybe 10 minutes to run the scanner all over you, to see if she hears a little bit of a beep. This is very time-consuming and difficult on the airlines. At one airport, the first thing they tell you when you check in is to take your cigarettes, your keys and your coins out of your pockets and put them all on a tray. You can then pick them up after you go through.

So, there are no standards. It is our respectful submission that the only way we will ever get a standard in this matter is to have a government instrument of some kind that will set the responsibility for this with the Government of Canada and its various regional offices, and set standards for these particular security measures, having established that there is indeed a requirement for security.

● 0955

The matter of costs and cost recovery, of course, is very important from the airlines' point of view. Mr. Morrison tells us that ATAC's posture is that the matter of security in Canada, as we had the potential circumstances explained to us, becomes purely a national matter.

As an air carrier we have a responsibility to deliver to the ramp from our maintenance facilities what we refer to in the trade as a clean airplane. That means that the airplane has been so properly security guarded, monitored, watched and maintained during its period in our facility that there could be no opportunity for any subversive person to place anything on board the aircraft that might ultimately cause a problem, a danger or a hazard to its flight. We have stepped up to this, at substantial cost, with guards and security checks of our personnel. We have not completed the security analysis of our personnel, and we have about 2,000 people. This involves quite a detailed exercise to ensure that everybody is security cleared. We would not want to think that we had some Palestinian guerrillas on our staff who were waiting for one or two years for a convenient time to pull something off that was real bad, so we are going through this. However, we are looking after our responsibility for getting the aircraft to the terminal building clean. We think it then becomes the responsibility of the federal government, or whatever governments, to make sure that security is carried out from there.

I think the analogy is probably well worn out by now, but I think it is agreed by all people here and by all

Canadians in general that to permit bank robbery to go uncontrolled in Canada would not be in the public inter-

## [Interpretation]

Il y a un aéroport où vous devez mettre les mains en l'air comme si un agent de police vous appréhendait et vous êtes bel et bien fouillé et ensuite on passe le détecteur devant vous. A d'autres aéroports, vous devez passer entre les colonnes du magnétomètre et, si la cloche ne sonne pas, on fouille brièvement votre serviette et vous êtes libre.

Dans d'autres aéroports, une jeune fille prend parfois 10 minutes pour passer le détecteur autour de vous et se convaincre qu'elle n'entend aucun déclic. Tout cela prend beaucoup de temps et pose des difficultés aux compagnies aériennes. Il y a un aéroport où la première chose que l'on vous dise lorsque vous vous présentez à la barrière c'est de déposer vos cigarettes, vos clés, vos pièces de monnaie et tout ce qui se trouve dans vos poches sur un plateau. Vous les récupérez ensuite une fois passé la barrière. Il n'y a donc pas de normes. Et nous pensons que la seule façon d'obtenir que des normes soient appliquées, c'est de céder la responsabilité de ce problème au gouvernement du Canada et à ses différents bureaux régionaux; c'est au gouvernement d'adopter des normes pour ces mesures de sécurité puisqu'il a été établi que ces mesures de sécurité étaient indispensables.

Du point de vue des compagnies aériennes, la question des coûts et du recouvrement des coûts est évidemment très importante. M. Morrison nous dit que l'ATAC estime qu'au Canada la question de la sécurité est un problème absolument national et cela est confirmé par les circonstances qui nous ont été exposées.

En tant que transporteur aérien, nous avons la responsabilité d'amener à la porte d'embarquement un appareil que nous, transporteurs, qualifions de «propre». Cela signifie que pendant tout le temps que l'appareil a passé dans nos installations il a été gardé, surveillé, contrôlé, pour que personne n'ait eu la possibilité d'y placer quoi que ce soit qui puisse représenter un problème et même un danger pour le vol. Nous nous sommes conformés à cette exigence, nous avons contrôlé et surveillé notre personnel, et cela nous est revenu assez cher. Nous n'avons pas terminé l'évaluation de notre personnel en matière de sécurité et nous avons environ 2,000 employés. C'est une tâche très ardue que de nous assurer que tout notre personnel est absolument sûr. Nous ne voudrions pas avoir parmi notre personnel un maquisard palestinien qui attend un ou deux ans pour faire du grabuge et c'est pourquoi nous nous donnons cette peine. Donc, nous assumons la responsabilité d'amener à la porte d'embarquement un avion parfaitement propre. Mais à partir de là nous estimons que c'est la responsabilité du gouvernement fédéral, ou d'un autre gouvernement, de s'assurer que la sécurité continue.

La comparaison a probablement perdu de sa nouveauté, mais nous conviendrons tous, et les Canadiens en conviendront tous, qu'il ne serait pas de l'intérêt public de n'exercer aucun contrôle sur les attaques de banques.

Le problème prendrait immédiatement une ampleur nationale. Et en fait, il s'agit d'une question d'ampleur



## [Texte]

est; it would soon become a national matter. In fact, it is a national matter and therefore, being a national matter, governments at various levels have provided the banks with some degree of security. That is, if a bank robbery occurs they will pursue the robbers immediately and apprehend them as soon as possible in the interests of bank security. If the government, whether it be the federal, provincial or municipal government, whoever was providing the security services, was to debit everybody's account \$2 a month, or whatever, for that particular service, then I think we would all holler about it. I do not think we would think it was proper. I think we would say that that was a national issue, and it quite properly is.

We see aerial piracy and security in exactly the same way. There is not only the matter of the cost of screening and the cost of securing our own facilities, which in many cases is prudent, in any case, because we should have good security of our facilities, but we feel that the cost of screening is a national matter. It also provides the carrier with other problems. For example, most air carriers, if they are prudent, are attempting to utilize their expensive, advanced technology equipment to the highest possible degree in the interests of economy and in the interests of working against spiralling costs.

• 1000

Therefore, you are working the aircraft as many hours a day as you can and still trying to stay within the maintenance and operating criteria that are set down by the Director General of Civil Aeronautics. This allows you so many available aeroplane hours a day for your technical staff to perform their work on it to stay within those criteria.

It is difficult to standardize the screening exercise. In some stations it takes a good period of time. Instead of having a 20-minute station stop we are experiencing up to 50-minute station stops, particularly if somebody going through the screening exercise has in his possession some article that becomes suspect. The airline then has to go through an exercise of getting rid of it, getting it back into an under-the-floor baggage package so that it is not available to the passenger.

For example, I saw in Calgary the other day two little Japanese fellows that were obviously going north to do some exploring around Yellowknife. One of them was carrying an explorer's pick in his hand. Naturally he was not going to get on board with that. They had to go through the process of finding a container—this is at the security gate—to put it in, find a baggage tag, put the baggage tag on it, send it back down to the ramp and have it processed through the baggage system. That took time.

We are running some station stops for 50 minutes that should be 20 minutes. We are running out of aeroplane time to the point where we are now, in our fleet plan, giving very serious consideration to buying one more \$7 million aeroplane to introduce into the fleet, simply to have enough aeroplane time available every day to meet the Ministry of Transport's criteria as laid down in our maintenance manuals.

## [Interprétation]

nationale et, ceci étant établi, les gouvernements de tous les niveaux ont assuré aux banques une certaine sécurité. C'est-à-dire que dans le cas d'une attaque de banque, ils entreprendront immédiatement des poursuites contre les voleurs et les arrêteront dès que possible dans l'intérêt et la sécurité des banques. Si le gouvernement, qu'il s'agisse du fédéral, du provincial ou du municipal, le gouvernement responsable des services de sécurité, devait débiter le compte de tous les clients d'une banque de \$2 par mois, par exemple, pour ce service, je pense que nous pousserions tous les hauts cris. Nous ne serions pas d'accord. Nous prétendrions qu'il s'agit d'une question nationale, et nous aurions raison.

Pour la piraterie aérienne et les questions de sécurité, nous estimons que c'est le même problème. Ce problème n'est pas uniquement un problème de coût du contrôle, du coût des installations, et pourtant, dans la plupart des cas, ce sont des dépenses avisées, mais nous estimons que le coût de ce contrôle est une question de portée nationale. D'autres problèmes se posent également aux transporteurs. Par exemple la plupart d'entre eux, s'ils font preuve de prudence, essaient d'utiliser le plus possible les appareils techniques modernes car c'est de bonne économie et cela contribue à enrayer la hausse des

coûts. En conséquence, nous utilisons l'avion le plus longtemps possible chaque jour, tout en tâchant de répondre aux critères d'entretien et d'exploitation établis par le Directeur général de l'Aéronautique civile. Grâce à ce système, nous avons tant d'heures-avions par jour pour permettre à nos mécaniciens d'effectuer leur travail de façon à répondre à ces critères.

Il est difficile d'établir une façon standard de procéder aux examens. Dans certains cas, cela peut être très long. Plutôt que de durer 20 minutes, les fouilles peuvent durer jusqu'à 50 minutes, surtout si quelqu'un, au cours de l'exercice, a en sa possession un article qui peut éveiller les soupçons. La compagnie doit ensuite se débarrasser de l'objet, c'est-à-dire l'emballer de façon que le passager ne puisse y avoir accès.

Par exemple, l'autre jour, à Calgary, il y avait deux Japonais qui, de toute évidence, s'en allaient dans le Nord pour faire de la prospection autour de Yellowknife. L'un d'eux transportait une pioche. Nous n'allions naturellement pas le laisser monter à bord de l'avion avec cela. Il a fallu trouver un contenant... nous sommes toujours à la barrière de sécurité... et envelopper la pioche, trouver une étiquette de bagage, la coller sur le contenant, et renvoyer le paquet avec les autres bagages. Cela a pris beaucoup de temps.

Certaines de ces fouilles prennent 50 minutes, alors qu'elles ne devraient en prendre que 20. Nous avons si peu d'avions à notre disposition que nous sommes en train d'étudier sérieusement la possibilité d'acheter un autre avion au coût de 7 millions de dollars, uniquement pour permettre à nos mécaniciens d'avoir plus de temps pour répondre aux critères d'entretien établis par le ministère des Transports.

[Text]

That is an extraordinary cost to the carrier and he is not likely to generate any revenue benefits from it. We are not complaining about that; I think that is one that the carrier has to be prepared to accept, but I do not think the carrier should be expected to accept that capital cost and on top of that a cost that is properly a national cost for screening.

I do not think I have anything else at present, Mr. Chairman. I am prepared to answer any questions that I may be competent to deal with.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Watson. I have on my list Mr. McKenzie, Mr. Peters, Mr. Stewart and Mr. Railton. Anybody else who cares to direct a question to Mr. Watson, please signify. Mr. McKenzie, you are the first under the gun.

**Mr. McKenzie:** Mr. Chairman, I would like to thank Mr. Watson for coming here today. It has certainly been most enlightening. You mentioned this 10 minutes to frisk a person, Mr. Watson, and that it is delaying departure time. Do you think the onus should be on the passengers or should the airline set a deadline that people have to come to the airport earlier to be frisked to allow for persons who are going to have to have a more thorough frisking job done on them?

**Mr. Watson:** Mr. McKenzie, I would think that is a two-part question really, or it certainly requires a two-part answer. For many years we have been trying to improve technology so the passenger can get the full benefit from air travel, that is, to try to improve the home-to-home time, as it were, for a businessman travelling. We have had a long educational process of the airline staff and the public to try to streamline the operation so a passenger can virtually appear five or ten minutes before departure time and jump on the aeroplane and go. That is where you get the full benefit of the aeroplane; a businessman gets his full benefit from it. While it is not impossible I think it is going to be slow to try to tell the public now that they will have to appear, not 20 minutes as it is in most cases before flight time now, but say, 35 or 40 minutes before flight time to take off for a 22-minute flight. In the case of my company, we have a good number of those flights. We do not have some of the benefits of the two big long-haul carriers of longer stage lengths. We serve many communities that are rather close together, so many that we do not have an opportunity to provide too much service on board the aircraft. If you are going to have to increase very much the length of reporting time prior to departure, you are certainly defeating part of the purpose of travel and the public are likely to resist it; whether or not their resistance is valid it is subject to conjecture.

[Interpretation]

Cela coûte très cher à la compagnie, et ne lui rapporte vraisemblablement aucun profit. Nous ne nous en plaignons pas; je pense que la compagnie doit être prête à accepter ce genre de situation, mais je ne pense pas qu'il faille s'attendre que la compagnie accepte de payer un nouvel avion, et en plus, de payer ce qui devrait être un coût national, pour les fouilles.

Je pense que je n'ai rien d'autre à ajouter pour l'instant, monsieur le président. Je suis prêt à répondre à toutes les questions qui relèvent de ma compétence.

**Le président:** Merci, monsieur Watson. MM. McKenzie, Peters, Stewart et Railton prendront la parole. Ceux qui auront d'autres questions à poser à M. Watson voudront bien me le faire savoir. Monsieur McKenzie, à vous la parole.

**M. McKenzie:** Monsieur le président, je tiens à remercier M. Watson d'avoir comparu devant nous aujourd'hui. Il nous a éclairé sur beaucoup de points. Monsieur Watson, vous avez déclaré que cela prenait 10 minutes pour fouiller une personne, et que cela retardait les décollages. Croyez-vous que cette responsabilité doive incomber aux passagers, ou est-ce que les compagnies aériennes ne devraient pas établir un règlement selon lequel les passagers devraient se rendre à l'aéroport plus tôt pour être fouillés, de sorte que si l'on trouve des suspects, il puissent être fouillés plus en profondeur?

**M. Watson:** Monsieur McKenzie, je pense qu'il s'agit là de deux questions distinctes, ou du moins, que votre question demande deux réponses. Depuis nombre d'années, nous tâchons d'améliorer notre technologie, de façon que les passagers puissent profiter pleinement de leurs voyages aériens; nous avons diminué les temps d'envolées, pour que les hommes d'affaires puissent en profiter. Nous avons mis en branle des méthodes d'éducation pour le personnel des compagnies aériennes et pour le public, de façon à réduire les opérations au minimum, pour qu'un passager puisse arriver à l'aéroport 5 ou 10 minutes avant le décollage, embarquer immédiatement et s'envoler. C'est là un des grands avantages du transport aérien, et les hommes d'affaires devraient en retirer tous les bénéfices possibles. Bien que cela ne soit pas impossible, je pense qu'il serait difficile de demander aux passagers de se rendre à l'aéroport non pas 20 minutes avant le décollage, comme dans la plupart des cas, mais bien 35 ou 40 minutes, pour une envolée qui dure 22 minutes. Notre compagnie offre un grand nombre de ces envolées. Nous n'avons pas tous les avantages des deux autres compagnies de transporteurs aériens à long cours, dont les envolées durent plus longtemps. Nous desservons nombre de communautés qui sont très près les unes des autres, un si grand nombre, en fait, que nous n'avons pas l'occasion d'offrir beaucoup de service à bord de l'avion. Si nous faisons venir les gens à l'aéroport longtemps avant le décollage, nous allons à l'encontre des buts mêmes du transport aérien et le public n'en sera certainement pas satisfait; nous ne pouvons que faire des conjectures pour savoir si cette insatisfaction est valable ou non.

• 1005

**Mr. McKenzie:** To overcome this you are going to buy another aircraft.

**M. McKenzie:** Pour solutionner ce problème, vous allez acheter un autre avion?



[Texte]

**Mr. Watson:** No. We are only going to buy the other aircraft to give our technical people time; another aeroplane in the system will give them more maintenance time. Right now, we are stretching the aeroplane work day out because of these long station stops; we are now telling our technical people, "You must work more overtime," and the overtime limit is stretched to the point where they do not want to work any more overtime. We must have hours available for maintenance of the aeroplane to meet the criteria. The only way we are going to meet it is by the addition of equipment.

**Mr. McKenzie:** Do you think other airline companies will have to do the same as you are doing?

**Mr. Watson:** I cannot really say, sir. It depends on how prudent they have been in scheduling their aeroplanes.

**Mr. McKenzie:** Are there delays in departure times due to this?

**Mr. Watson:** Yes. We are getting a good number of passenger complaints about the delays. As you know, we are living in an era of protest and a five- or ten-minute delay usually draws two or three letters.

**Mr. McKenzie:** There is no easy answer to this one here.

**Mr. Watson:** No. I do not see any easy answer either.

**Mr. McKenzie:** No. There is not.

**Mr. Watson:** I simply mentioned it for information.

**Mr. McKenzie:** You mentioned that there is no uniformity across the country in security at all.

**Mr. Watson:** That is right.

**Mr. McKenzie:** Therefore, I am sure any professional hijacker would detect this quite easily and we should have uniformity. That is the point I am making, we should have the same top security measures at every airport.

**Mr. Watson:** It is certainly the considered opinion of all the airline experts.

**Mr. McKenzie:** From what you have mentioned about the Vancouver airport, we certainly do not have it there.

**Mr. Watson:** No.

**Mr. McKenzie:** You mentioned costs, Mr. Watson. Have you figured out what your cost per passenger is?

**Mr. Watson:** Yes, we have and it varies from station to station. That is why I am at a little bit of a loss when I read some of the reported costs; Air Canada reported 33 cents and CP Air 50 or 51 cents. We have not been able to identify costs that closely. For example, we have a cost-sharing program with Air Canada at Vancouver, which is our largest station and one of their larger

[Interprétation]

**M. Watson:** Non. Nous achetons un autre avion pour donner plus de temps à nos techniciens, pour leur permettre de mieux entretenir les avions. A l'heure actuelle, nous utilisons nos avions au maximum, à cause de ces longs arrêts; nous devons demander à nos techniciens de faire plus de temps supplémentaire, et ils travaillent tellement qu'ils refusent d'en faire plus. Il nous faut plus d'heures pour entretenir l'avion afin de répondre aux critères d'entretien. Et la seule façon de réussir cela, c'est d'avoir plus d'équipement.

**M. McKenzie:** Pensez-vous que d'autres compagnies aériennes devront faire la même chose?

**M. Watson:** Je ne saurais dire, monsieur. Cela dépend de la façon dont ils ont dressé l'horaire de leurs avions.

**M. McKenzie:** Y a-t-il des retards dans les décollages à cause de cela?

**M. Watson:** Oui. Nous recevons beaucoup de plaintes des passagers au sujet de ces retards. Comme vous le savez, nous vivons dans une époque de contestation, et un retard de 5 ou 10 minutes entraîne généralement deux ou trois lettres de reproches.

**M. McKenzie:** Il n'y a pas de solution facile à ce problème.

**M. Watson:** Non, je ne vois pas de solution facile, en effet.

**M. McKenzie:** Non, il n'y en a pas.

**M. Watson:** Je me suis contenté de vous mettre au courant de la situation.

**M. McKenzie:** Vous avez déclaré que les méthodes de sécurité ne sont pas appliquées uniformément dans le pays.

**M. Watson:** C'est exact.

**M. McKenzie:** En conséquence, je suis sûr qu'un pirate de l'air professionnel s'en rendrait compte facilement, et nous devrions régler ce problème. C'est à cela que je veux en venir: nous devrions appliquer les mêmes mesures de sécurité dans tous les aéroports.

**M. Watson:** C'est certainement l'opinion des experts des compagnies aériennes.

**M. McKenzie:** Si j'en juge d'après ce que vous avez dit de l'aéroport de Vancouver, ce n'est certainement pas le cas là.

**M. Watson:** Non.

**M. McKenzie:** Vous avez parlé de coûts, monsieur Watson. Savez-vous combien cela en coûterait par passager?

**M. Watson:** Oui, nous avons les chiffres, et cela varie d'aéroport en aéroport. C'est pourquoi je suis un peu surpris lorsque je lis quelques-uns des rapports, d'Air Canada, par exemple, à 33c. le passager, et de C.P. Air à 50c. ou 51c. Nous n'avons pas réussi à être aussi précis. Par exemple, nous avons un programme de frais partagés avec Air Canada à Vancouver, qui est notre plus grand

**[Text]**

stations; that is fixed cost. If you increase the volume of traffic, then you are going to dilute that fixed cost per passenger. In the month of June, over June of last year, there was an increase of passenger traffic that went through the gate that is shared by Air Canada and ourselves of about 28.6 per cent. That brought the unit costs of Vancouver, as a station, as far as Air Canada and ourselves are concerned—I cannot really speak for Air Canada but I do know our figures—down to about 14 cents. On sheer volume, Calgary experienced a gain in traffic and dropped the June costs at Calgary, I think, down to 24 cents. Calgary, I might say, is not as effective and as efficient as Vancouver because of what appeared to be a disagreement with airport management there where the air carriers wanted to have one check-in position at the bottom of the stairs and airport management insisted on duplicating it and having one at the top of the stairs going each way which doubled the costs in effect at Calgary.

• 1010

At Edmonton International Airport where we share with CP Air, we have a cost because of low traffic volume of something in the order of about 70 cents.

At Edmonton Industrial, the city airport where we have to go it alone, our costs vary according to volume, but they are in the area of 33 to 34 cents. I might say that at Seattle we have a cost of 47 cents.

If we were to impose this security on places such as Fort Smith where we board probably 10 passengers a day, we are going to see a figure somewhere in excess of \$2 a passenger. It is a difficult one. I guess the other carriers have just taken their whole system's average and provided that to this Committee, but I do not think it is a proper indication of what the costs really are. I visualize, if we do not find a proper solution to it now, some very serious costs in the not too distant future. Our fleet plan tells me, for example, that while we boarded 87,000 passengers at Kelowna in 1972, we are going to board 205,000 passengers in 1978 and, therefore, we have some pretty substantial cost increases ahead of us if this is going to be borne by the carrier. This is why, of course, we are so insistent that it is a national matter. Obviously air transportation is in the public interest and that is why I can quote you these growth rates.

**The Chairman:** One more question.

**Mr. McKenzie:** Right, thank you, Mr. Chairman. Do you feel that baggage is being properly screened? Does it present any problem for you?

**Mr. Watson:** We feel quite comfortable about the baggage situation. Are we talking about hand carry-on baggage or checked baggage?

**Mr. McKenzie:** Both, sir.

**Mr. Watson:** Hand carry-on baggage is being properly screened because this is being checked by the screening people. Checked baggage is the subject of the best pos-

**[Interpretation]**

aéroport et un de leurs plus grands. Il s'agit d'un coût fixe. Si le volume du trafic augmente, le coût fixe par passager diminue d'autant. Au cours du mois de juin de cette année, le nombre des passagers qui ont emprunté les portes communes à Air Canada et à notre société a été d'environ 28.6 p. 100 supérieur à celui du mois de juin l'an dernier. En conséquence, les coûts unitaires à l'aéroport de Vancouver, en ce qui nous concerne et en ce qui concerne Air Canada—en réalité, je ne peux pas parler au nom d'Air Canada, mais je sais ce qui en est pour notre compagnie—ont diminué et en sont maintenant à environ 14c. En ce qui concerne le volume, Calgary a connu une augmentation du trafic, et les coûts de juin y sont tombés à environ 24c. Si je puis me permettre, je dirais que l'aéroport de Calgary n'est pas aussi efficace que celui de Vancouver, à cause d'un désaccord entre la direction de l'aéroport et les compagnies aériennes, qui voulaient une vérification de position au bas de l'escalier, et la direction a insisté pour en faire une autre au haut de l'escalier, ce qui double les coûts à Calgary.

A l'aéroport international d'Edmonton, que nous partageons avec CP Air, les coûts, à cause du trafic aérien peu élevé, s'élèvent à environ 70c.

A Edmonton Industrial, l'aéroport municipal, que nous sommes seuls à occuper, nos coûts varient selon le volume, mais ils se tiennent à 33 ou 34c. J'ajouterais qu'à Seattle, les coûts sont de 47c.

Si nous imposons ces mesures de sécurité à des endroits comme Fort Smith, où environ 10 passagers embarquent chaque jour, les coûts augmenteront bientôt à plus de \$2 par passager. C'est une situation difficile. Je pense que les autres compagnies aériennes ont fait la moyenne de leur système et ont donné ces chiffres au Comité, mais je ne pense pas que ce soit là une indication exacte des coûts réels. Si nous ne trouvons pas une solution immédiatement, j'envisage des coûts très élevés dans un avenir rapproché. Selon nos prévisions, nous avons embarqué 87,000 à Kelowna en 1972, et nous en embarquerons 250,000 en 1978, et en conséquence, les coûts seront augmentés de façon substantielle si c'est la compagnie qui doit y faire face. C'est pourquoi nous affirmons que c'est là une question d'envergure nationale. De toute évidence, le transport aérien est au service du public, et c'est pourquoi je peux vous citer ces taux d'augmentation.

**Le président:** Une autre question.

**M. McKenzie:** Oui, merci, monsieur le président. Pensez-vous que les bagages sont examinés de façon adéquate? Est-ce que cela présente des problèmes pour votre compagnie?

**M. Watson:** Non, nous n'avons pas de problème en ce qui concerne les bagages. Parlez-vous des bagages que les passagers apportent avec eux dans l'avion, ou de ceux qui sont placés dans la soute à bagages?

**M. McKenzie:** Les deux sortes de bagage, monsieur.

**M. Watson:** Les bagages que les passagers apportent eux-mêmes dans l'avion sont examinés adéquatement parce que ce sont des employés affectés spécialement à



## [Texte]

sible tests that we as air carriers can give it, and that is simply to handle it in a pretty much typical way, but if there is anything suspicious about it then we take the baggage number, find the passenger and ask him to open the bag.

**Mr. McKenzie:** Do you have many occasions such as that where you have to do this?

**Mr. Watson:** Occasionally somebody packs a Big Ben alarm clock in a suitcase for travel which you can hear ticking, so you recall it. I think we are operating on a theory that anybody who is going to cause a problem is not intentionally going to put something in his bag that is going to destroy the aircraft and himself. He either is going to want the aircraft to go to some other country or to make some kind of news headlines, but he is not going to destroy himself. What we have to be sure of, and what the ministry is most concerned about, is that packages are not put on aeroplanes by people who do not have any intention of flying with them. This is the most difficult one to monitor and work out.

● 1015

We have scanners in our baggage area supplied by the ministry and we also have them in our air freight and air express areas. We get into lots of problems in the air freight and air express area. Packages that have a box of truck gears or some kind of metal parts in them ring the bell right away, so you have to be pretty certain what you are doing before you go ripping someone's parcel open. Whether or not we are entitled to rip that parcel open and inspect it, then reseal it and relabel it, we are not clear on, but we do it anyway.

**Mr. McKenzie:** That is a good point. Thank you, Mr. Watson.

**The Chairman:** Mr. Peters.

**Mr. Peters:** I was quite interested in Mr. Watson's remarks on the aspect of national interest rather than the strictly the airlines' responsibility. I presume, Mr. Watson, the area of security is probably divided into three parts: first, the possibility of a person getting on the aircraft with some device that is detrimental to the other passengers; second, checked baggage, which you have just mentioned; and third, baggage or freight that is shipped as cargo. In most cases, are these three aspects involved in the one flight?

I am sorry, I do not know anything about Pacific Western. I come from Northern Ontario and we deal with a lot of little carriers, including Nordair, that go into the Arctic. A lot of their shipments are heavy equipment, diamond drill equipment, deep hole X-ray equipment and that kind of thing. It would seem to me that in dealing with this particular type of freight you are going to have to have some... For one thing, I presume you have a bill of lading.

**Mr. Watson:** Yes.

**Mr. Peters:** This gives you the details and the shippers.

## [Interprétation]

cette tâche qui s'en occupent. Les bagages qui vont dans la soute à bagages sont traités de la meilleure façon possible, c'est-à-dire d'une façon typique, mais si nous avons des soupçons en ce qui concerne une valise en particulier, nous en trouvons le propriétaire et nous lui demandons de l'ouvrir.

**M. McKenzie:** Est-ce que de tels cas se produisent souvent?

**M. Watson:** Il arrive parfois que quelqu'un place un réveil-matin dans sa valise, que nous en entendons le tic-tac, et que nous devons trouver le propriétaire de la valise. Mais généralement, nous appliquons la théorie selon laquelle quelqu'un qui tient vraiment à nous causer des problèmes ne placera pas intentionnellement dans ses valises une bombe qui détruirait l'appareil et lui-même par la même occasion. Il détournera plutôt l'avion vers un autre pays, ou s'arrangera pour faire les manchettes des journaux, mais il ne se détruira pas lui-même. Nous devons nous assurer, et le ministère est touché par ce problème, que les gens n'expédient pas leur bagage sur des avions qu'ils ne prennent pas. C'est le problème le plus difficile à résoudre.

Le ministère a mis à notre disposition des détecteurs dans les soutes à bagage, les sections de marchandise et de courrier express. Les deux dernières sections que j'ai mentionnées nous occasionnent plusieurs difficultés. Les paquets qui sont emballés dans des boîtes de métal occasionnent immédiatement le déclenchement d'une alarme, et nous devons être certains de ce que nous faisons avant d'ouvrir les paquets. Nous ne savons pas si, oui ou non, nous devons déballer ces paquets afin de les inspecter, mais nous le faisons.

**M. McKenzie:** C'est un bon argument. Merci, monsieur Watson.

**Le président:** Monsieur Peters.

**M. Peters:** Les remarques de M. Watson concernant l'intérêt national plutôt que la responsabilité des compagnies aériennes, m'intéressent beaucoup. Monsieur Watson, je présume que cette sécurité est probablement divisée en trois parties: premièrement, la possibilité qu'une personne prenne l'avion ayant en sa possession un dispositif qui peut nuire aux autres passagers; deuxièmement, la vérification de bagage, que vous venez de mentionner; et troisièmement, des bagages ou des marchandises envoyées par bateau. Dans la plupart des cas, un vol implique-t-il ces trois opérations?

Je suis désolé, je ne suis pas au courant des opérations du Pacific Western. Il fait partie de la Northern Ontario et nous faisons affaire avec plusieurs petites compagnies, dont Nordair qui se rend jusque dans l'Arctique. Une grande partie de leur marchandise est lourde dont des perceuses, des rayons-X et ce genre de choses. Je suppose qu'avec ce genre de transport de marchandise, vous devez avoir... vous devez au moins avoir une feuille de route.

**M. Watson:** Oui.

**M. Peters:** Cela nous donne les détails des chargeurs.

[Text]

**Mr. Watson:** That is right.

**Mr. Peters:** Is this handled on separate aircrafts, in many cases?

**Mr. Watson:** Mr. Peters, in our particular case, we do have some that is handled separately. I think we are perhaps the only regional carrier that does handle cargo separately in some cases.

For the most part, every aircraft that departs from any one of our stations goes out with passengers with hand baggage above the floor, checked baggage under the floor and not accessible to the passengers, and air cargo or air express under the floor and not accessible to the passengers. With the exception of our overseas passenger charter flights where there is no cargo, it would be checked baggage under the floor and hand baggage up above.

We do run what is referred to as a truck-air system because we have a trucking division to develop the inner modality that we feel the North needs. We ship as far north as we can by our trucking system, usually to Hay River or Yellowknife, and we transfer these pallets, or igloos, as we refer to them, onto a purely freight aircraft. There is nothing but freight carried on that aircraft. That is the only difference.

• 1020

**Mr. Peters:** I have been always kind of, I suppose you would say, amused by the security checks that are made because they really do not have modern, sophisticated security. For instance, you get a letter through the mail and it blows the office all to hell. I do not know just exactly what kind of explosive that is but it certainly is not the kind you are going to pick up with a metal detector. They are not sending 10 pounds of nitroglycerine in an envelope. I am not familiar with the sophistication of what is sent in an envelope.

Is it not a fact that what we are really doing in the security we are using is looking for the type of person who will do what you suggested, and you could do nothing about the baggage checked below the floor of the aircraft? Your security people, I am sure, would by conversation find that this Japanese person for example, was going prospecting, and he probably has some background in prospecting, he is perhaps an engineer. It is not difficult for him to carry a prospector's pick which is an inexpensive device, it costs about 20 bucks now, although I suppose it is hard to pack in a bag. The danger of his using that pick is almost nil but you stop him and make a fuss. However, none of the sophisticated explosives are detectable by metal detectors and we are not really training security people in psychological security. I will give you an example with which I was impressed.

Shortly after the East Berlin wall was built I went through Checkpoint Charley and the people who were doing the checking there were, in my opinion, experts. They took your passport, looked at it, then they looked you straight in the eyes while they turned every page in the passport, never looking at them. When they handed that passport back to you, I am pretty sure they knew

[Interpretation]

**M. Watson:** C'est exact.

**M. Peters:** Dans la plupart des cas, cela est-il fourni pour chaque avion?

**M. Watson:** Monsieur Peters, dans notre cas particulier, cela ne se fait pas séparément. Je crois que nous sommes sans doute les seuls à le faire séparément dans certains cas.

La plupart du temps, chaque avion partant de n'importe lequel de nos aéroports transportent des passagers apportant avec eux leurs bagages. Les bagages vérifiés sont mis sous le plancher et ne sont pas accessibles aux passagers. Ce n'est pas le même cas pour les avions nolisés pour les voyages outre-mer.

Une partie du trajet s'effectue par camion afin de pouvoir aux besoins du nord du pays. La plus longue partie du trajet est effectuée par ce système, et nous passons habituellement par Hay River ou Yellowknife, et nous mettons ces marchandises à bord des avions. Les embarcations ne contiennent que des marchandises. C'est la seule différence.

**M. Peters:** J'ai toujours été intrigué par les vérifications de sécurité qui sont faites puisqu'elles ne sont pas très modernes et très avancées. Par exemple, vous recevez une lettre par le courrier et que celle-ci fait exploser la poste. Je ne sais pas exactement quel genre d'explosif il s'agit, mais ce n'est certainement pas le genre que nous pouvons découvrir avec les détecteurs de métal. Ils n'envoient pas 10 livres de nitro-glycerine dans une enveloppe. Je ne suis pas au courant des trucs qu'ils envoient par le courrier.

N'est-il pas vrai que tout ce que nous faisons au point de vue de sécurité consiste simplement à vérifier le genre de personne qui pourrait faire ce genre d'opération et vous ne pouvez rien faire des bagages qui ont été vérifiés sous le plancher de l'embarcation. Les agents de sécurité, je suis certain, trouveraient que ce Japonais, par exemple, est prospecteur et qu'il a de l'expérience dans ce métier, il est probablement un ingénieur. Il est possible qu'il transporte un instrument quelconque qui ne coûte environ que \$20 maintenant, puisqu'il est difficile de le mettre dans ses bagages. Il n'est presque pas dangereux d'utiliser cet instrument mais vous l'arrêtez et faites une histoire. Cependant, aucun de ces explosifs sont détectables avec nos dispositifs et nous ne donnons pas la formation psychologique nécessaire à nos agents de sécurité. Je vous donnerai un exemple qui vous impressionnera sûrement.

Peu après la construction du mur de Berlin-Est, je suis allé et les personnes qui faisaient la vérification étaient selon moi des experts. Ils s'emparaient de votre passe-port, le regardaient, puis vous regardaient dans les yeux pendant qu'ils tournaient les pages de ce passe-port, sans le regarder. Quand il vous le remettait, je suis certain qu'il savait si vous aviez d'autres intentions. Nous



## [Texte]

whether you had any ulterior motive for going through that checkpoint. We are not using that type of psychological security.

I have been interested in Toronto airport where they will open some woman's bag, take out all the metal curlers, lay them all out and then look through them. Also, they look in the lipstick packages. What the hell they are looking for I am sure I do not know, but I am sure they do not know either and it really bothers me that they do not know what they are looking for. Are we not providing a kind of security that is harassment rather than actual security?

**Mr. Watson:** Mr. Peters, I would have to say that an element of the travelling public does consider it to be a harassment, but a large element of the travelling public are very pleased with it. They consider it to be a substantial deterrent to those types of demented souls who may just decide to have one extra drink and then crank up a storm of some kind.

**Mr. Peters:** But that type is going to do it physically anyway, not with a weapon, right? He is going to be obnoxious all over the place.

**Mr. Watson:** We have run into problems with old-time travellers coming out of the North in particular. For instance, in areas such as Yellowknife, I suppose we would know on a first-name basis 70 to 80 per cent of the people who travel on our line. This goes way back to the days when we were flying pretty primitive equipment in and out and they consider that they have some grandfather rights and that this is a bit of a harassment of them, is not necessary, and that we should know they are good citizens by now. But we find that in order to be satisfied the system is complete and functioning it has to be consistent. That is why I talked about consistency before on a national basis.

● 1025

In part answer to your question I am compelled to the view that the screening that we do, as ridiculous as some of it may seem—we spoke about the hair curlers and so on—is a substantial deterrent and any deterrent is better than none. Whether or not it is worth the price it is costing is something, but I honestly believe that the results have proven themselves thus far since February 15. I believe that every air carrier in Canada would agree that the deterrent effect of the screening thus far, since February 15, has been beneficial to the Canadian public.

**Mr. Peters:** I will ask this last question. Are you not more scared, as president of an air line, to see in your airports those machines and those people who sell flight trip insurance than you are of the potential of someone carrying a gun for hijacking purposes?

**Mr. Watson:** Mr. Peters, I would not say that I was more afraid of them, but I must say that for years and years I was one of the greatest advocates of banning flight trip insurance on the grounds that if a person wanted to buy insurance he could go to his insurance agent and buy trip insurance. The impulsive buyer of flight trip insurance at the airport who had just had a

## [Interprétation]

n'utilisons pas ce genre de sécurité à tendance psychologique.

A l'aéroport de Toronto, ils ouvrent les sacs à main des dames, en retirent les rouleaux à cheveux, les étalent et les regardent. Ils vérifient aussi tous les tubes de rouge à lèvres. Je ne sais vraiment pas ce qu'ils cherchent, mais je suis certains qu'ils ne le savent pas non plus et je trouve cela un peu déconcertant. N'avons-nous pas un genre de sécurité qui nuit plutôt qu'aider.

**M. Watson:** Monsieur Peters, je dois dire que les gens qui voyagent considèrent cela comme étant embarrassant, mais la plupart de ces personnes sont prêtes à le faire. Ils considèrent que c'est très important pour découvrir le genre de personne qui peut causer des embarras.

**M. Peters:** Mais ce genre de personne le fera de toute manière, et non avec une arme, n'est-ce pas? Il sera désagréable pour tout le monde.

**M. Watson:** Nous avons eu des problèmes avec les voyageurs âgés en particulier du Nord du pays. Par exemple, dans les régions comme Yellowknife, je suppose que nous connaissons le premier nom de 70 à 80 p. 100 des gens qui voyagent avec cette compagnie. Cela remonte à l'époque où nous transportions des équipements que l'on pourrait qualifier de primitifs et ces gens considèrent qu'ils ont certains droits et cela les embarrasse, ils croient que ce n'est pas nécessaire, nous devrions savoir que ce sont de bons citoyens. Mais nous croyons que pour être satisfaisant le système doit être mise en application. C'est la raison pour laquelle j'ai parlé d'unité nationale.

Je suis forcé de reconnaître que le contrôle que nous exerçons, aussi ridicule qu'il puisse paraître—nous avons parlé des rouleaux à cheveux, etc.—représente un élément de dissuasion important et cet élément quelles que soient ses failles, vaut mieux que rien. Que ce contrôle justifie son prix, c'est une chose, mais honnêtement, je pense que les résultats parlent d'eux-mêmes depuis le 15 février. Je pense que tous les transporteurs aériens du Canada conviendront que le caractère dissuasif du contrôle jusqu'à présent depuis le 15 février, et conviendront que la population canadienne en a profité.

**M. Peters:** Une dernière question. En tant que président d'une compagnie aérienne est-ce que la présence dans vos aéroports de ces appareils de ces personnes qui vendent des assurances-vols ne vous effraient pas plus que la possibilité d'une attaque de l'avion?

**M. Watson:** Monsieur Peters, je n'irai pas jusqu'à dire qu'ils m'effraient plus, mais je dois dire que depuis des années, je n'ai cessé de réclamer l'interdiction de ce genre d'assurance pour la personne qui désire contracter une telle assurance, peut s'adresser à son agent d'assurance. Il est regrettable que l'on donne la possibilité à un passager de contracter ses assurances sur un coût de

[Text]

fight with his wife over the phone and was, in my opinion, a very hazardous situation and I think we worked that over pretty well for a good number of years and to a great extent it has been minimized. There are a good number of airports in Canada today where you cannot buy that insurance. I do not know why there are some who still have it, but the air line industry fought against it as did the Airline Pilots Association. Yes, it is a worry but I must also admit that the other problem is a very, very real worry.

**The Chairman:** Mr. Stewart.

**Mr. Stewart (Cochrane):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Watson, you were making the point of the responsibility of the federal government to have an instrument by legislation in order to have a standardization across the country. I would like to go back a little regarding the responsibility, not for legislation but for the cost of security, the recovery of the cost.

I believe you said that your company was against the idea of a head tax, and I assume that what you mean by this would be an addition on to a ticket. Is that correct?

**Mr. Watson:** That is correct.

**Mr. Stewart (Cochrane):** So, in other words, you do not feel that the passengers themselves should pay for the security. I believe you also indicated that it would be somewhat of a burden for the company to pay for it itself because eventually this would have to come from the travellers, I would assume. Therefore, I believe that your stand would be that the federal government or the people of Canada should pay for the security. Is that correct?

**Mr. Watson:** Yes, sir. I believe that all of the people of Canada who are in a position to pay should be paying for this security because first of all I think we must recognize, and it is sometimes difficult to delineate, that there is no Canadian, in so far as we in our industry know, who is not touched in one way or another by air transportation. Some may never be passengers, but the very clothes they are wearing and the goods that they eat and so on have been moved by air transport or some such thing as that. Therefore everyone in Canada is a benefactor of the national transportation network, whether it be railroad or air, and in this case we are talking about air, and therefore they should all be prepared, in my view, to share. Simply to penalize the air traveller because he chooses air rather than rail in our opinion is not only a burden on that air traveller but it makes it very awkward administratively because in the case of our company—and I am sure many other companies are the same as I explained earlier—we cannot tie down a figure that we could properly use as an average. As I think I suggested, to screen passengers at Fort Smith would probably cost us over \$2. We were down something like 14 cents at Vancouver in the month of June because of the volume, so do you put a 14 cent tax on at Vancouver and a \$2 tax on at Fort Smith? How do you handle this administratively? We see it as being very difficult and we are compelled to

[Interpretation]

tête lorsqu'il vient de se disputer avec sa femme au téléphone; depuis très longtemps nous essayons de remédier à la situation et je crois que les sous-contrôles dans une large mesure. Il y a de nombreux aéroports canadiens où il est aujourd'hui impossible de se procurer ce genre d'assurance. Je ne sais pas pourquoi dans certains aéroports c'est encore possible mais les compagnies aériennes se sont battues contre cela de même que les associations de pilotes de ligne. C'est effectivement une préoccupation mais je dois reconnaître également que l'autre problème est extrêmement sérieux.

**Le président:** Monsieur Stewart.

**M. Stewart (Cochrane):** Merci, monsieur le président. Monsieur Watson, vous avez parlé de la responsabilité du gouvernement fédéral d'adopter une loi qui établisse une norme dans tous le pays. Je voudrais revenir un peu en arrière, non pas au problème de la responsabilité de cette loi, mais à celui du coût de la sécurité, du recouvrement du coût.

Vous avez dit, je pense, que votre compagnie s'opposait à l'idée d'une taxe par passager, et, par cela je suppose que vous entendez un supplément au prix du billet. C'est bien cela?

**M. Watson:** Exactement.

**M. Stewart (Cochrane):** Autrement dit, vous ne pensez pas que les passagers eux-mêmes devraient payer le coût de la sécurité. Vous avez dit également, je pense, que ce serait un poids pour la compagnie que de devoir payer elle-même ces frais, parce que, en dernier ressort, ce serait les passagers qui paieraient. Vous estimez donc que le gouvernement du Canada ou la population du Canada devrait payer les frais de la sécurité, n'est-ce pas?

**M. Watson:** Oui, monsieur. Je pense que tous les Canadiens qui le peuvent devraient contribuer aux frais de la sécurité car nous devons reconnaître en premier lieu—c'est parfois difficile à établir—qu'aucun Canadien que nous sachions, n'est pas d'une façon ou d'une autre, concerné par les transports aériens. Certains d'entre eux ne seront jamais des passagers mais jusqu'aux vêtements qu'ils portent, les produits qu'ils mangent, etc. toutes ces choses sont transportées par avions. Par conséquent, toute la population du Canada bénéficie du réseau national de transport, qu'ils s'agissent de chemins de fer ou d'avions, dans ce cas nous parlons des avions, et par conséquent, c'est à elle d'en partager les frais, c'est du moins notre point de vue. On peut faire une taxe aux passagers aériens pour la simple raison qu'ils ont préféré l'avion au train, cela n'est pas simplement un fardeau pour ce passager, cela pose également des problèmes administratifs très difficiles à résoudre; en effet, dans le cas de notre compagnie, et je suis certain que nous ne sommes pas la seule comme je l'ai expliqué, plus tôt, il nous est impossible d'établir une moyenne de ces coûts. Je pensais que la protection des passagers à Fort Smith nous coûtera probablement au-dessus de \$2. Nous étions en déficit de 14c. environ à Vancouver au mois de juin à cause du volume; de ce fait, imposez-vous une taxe de 14c. à Vancouver et de \$2. à Fort Smith? Quelle est la façon dont vous administrez à cet égard?



## [Texte]

take the view I suggested earlier that all Canadians should pay for part of this particular security, just as they pay for the security that is enjoyed by banks and our society in general.

• 1030

**Mr. Stewart (Cochrane):** Fine. I wonder, Mr. Watson, if you could give us your opinion as to who should carry out this security. In some countries the armed forces look after the security of airports, as they do in Switzerland. We have organizations like the Corps of Commissioners. I believe at present most of the security in this country is carried out by companies like Pinkerton's, or other security groups. Who do you think should look after this kind of security, assuming that the federal government took on the role of paying their salaries, and so on?

**Mr. Watson:** I can offer an opinion, but the decision would naturally be with the federal government. I agree that in some countries they use the armed forces. From our point of view it has a commercial connotation that we do not like in the air transportation business, although we do not like our present set of circumstances either, from a commercial point of view. The carriers in some areas of the United States have been able to get assistance from customs or immigration. Why they have been able to get this at some international airports and not at others, I cannot say. In most cases they are using a guard service type of program. I think the reason they are using that is because they are using minimum wage labour. For example, in Seattle, and the minimum wage in the State of Washington is \$1.67. It is \$2.50 in British Columbia. In each case they are using minimum wage labour in the interests of cost, I would think. Whether or not they are getting value for that minimum wage labour would be conjecture. I do not really know what it takes to stick your hand into somebody's briefcase and make a determination on whether or not the briefcase is, in our language, "clean". I do not know whether you need a university education for that or whether minimum wage labour can do it adequately.

I would think, in answer to your question, that rather than recruit an expensive force of people and add additional administrative burdens on to the Government of Canada, they could quite easily go to these same groups that are presently doing the screening and contract with them, just as they contract with many other parties to provide different services from time to time.

**Mr. Stewart (Cochrane):** We have been mainly talking about screening, but there are other forms of security that many airlines use. For example, a number of airlines have two armed men on every flight, and anyone

## [Interprétation]

Nous constatons qu'il s'agit d'une situation très difficile et nous sommes contraints de prendre le point de vue que j'ai suggéré au préalable, à savoir que tous les Canadiens devraient payer leur part de cette sécurité en particulier tout comme ils paient pour la sécurité dont ils jouissent dans les banques et dans notre société en général.

**M. Stewart (Cochrane):** Eh bien. Monsieur Watson, je me demande si vous pourriez nous donner votre opinion à savoir qui devrait exécuter ce programme de sécurité. Dans certains pays, les forces armées s'occupent de la sécurité des aéroports comme c'est le cas en Suisse. Nous avons des organismes comme le corps des commissionnaires. Actuellement, la plus grande partie de notre programme de sécurité au pays est effectuée par les compagnies comme Pinkerton ou d'autres groupes de sécurité. Qui selon vous devrait s'occuper de ce genre de sécurité tout en assumant que le gouvernement fédéral a pris sur lui de payer leurs traitements et ainsi de suite?

**M. Watson:** Je puis vous dire ce que j'en pense, mais la décision relèverait naturellement du gouvernement fédéral. Je conviens avec vous que dans certains pays on fait appel aux forces armées. Selon nous, il y a un certain aspect commercial que nous n'aimons pas voir s'infiltrer dans le domaine du transport aérien, bien que nous n'aimions pas notre ensemble de circonstances actuelles à partir du point de vue commercial. Les transporteurs dans certaines régions des États-Unis ont pu recevoir de l'aide des bureaux de douane ou de l'immigration. Pourquoi ont-ils pu obtenir cette aide dans certains aéroports internationaux et non pas dans d'autres, je l'ignore. Dans la plupart des cas, ils se servent d'un genre de service de gardes. A mon avis, la raison pour laquelle ils utilisent ce service est due au fait qu'ils se servent de la main-d'œuvre à salaire minimum. Par exemple, à Seattle, et dans l'État de Washington, le salaire minimum est de \$1.67. En Colombie-Britannique, il est de \$2.50. J'oserais croire que dans chaque cas on utilise la main-d'œuvre à salaire minimum dans l'intérêt du coût. On se perd en conjectures à savoir si oui ou non ils obtiennent de la valeur pour cette main-d'œuvre à salaire minimum. Je ne sais vraiment pas ce qu'il faut pour placer votre main dans un porte documents d'une autre personne et déterminer si oui ou non le porte documents est, selon nous, «inoffensif». Je ne sais pas si vous avez besoin d'une formation universitaire pour effectuer ce travail ou si la main-d'œuvre à salaire minimum peut effectuer ces travaux de façon convenable.

J'oserais croire, en réponse à votre question, qu'au lieu de recruter des éléments dispendieux de la population active et d'ajouter à cela des surcharges administratives au gouvernement du Canada, ils pourraient fort facilement se rencontrer ces mêmes groupes qui font actuellement la sélection et entrer en communication avec eux, alors qu'ils traitent avec bon nombre d'autres parties pour assurer différents services de temps à autre.

**M. Stewart (Cochrane):** Nous avons surtout parlé de la sélection, mais il y a d'autres ordres de sécurité que bon nombre de lignes aériennes utilisent. Par exemple, un certain nombre de lignes aériennes ont deux hommes ar-

[Text]

who tries anything either gets shot with a dart that puts them to sleep or with something that puts them out for good. I believe El Al uses this method on their international flights.

**Mr. Watson:** It is not a method that is recognized in North America as being practical.

**Mr. Stewart (Cochrane):** It is very effective.

**Mr. Watson:** Yes, but by their constitutions they have different laws than we have in North America and they are permitted to do that. We were working on a job in Ethiopia at one time when there was a hijacking, and after they identified the hijackers they gave them about a five minute trial to make sure of their identity, our people then heard noises in the courtyard, and they did not have any hijacking there for quite a while. But we know we cannot do that. We cannot do that in Canada or in North America; there is no provision for it.

• 1035

Sky marshalls in the United States were clearly a failure. First of all you are dealing with a pressurized aircraft at perhaps altitudes of 30,000 to 40,000 feet and for any warfare to take place on board that airplane at that altitude would simply cause the airplane to demolish from an explosive decompression. So that part of it is not practical. They have to be strong-arm people and if you are up against somebody with a loaded pistol then it does not matter how strong your arms are.

**Mr. Stewart (Cochrane):** You were saying a while ago that you were not concerned too much, securitywise, as far as the baggage was concerned. I have been in countries where you must reidentify your baggage as you are getting on the airplane because obviously they feel that someone can have a piece of baggage checked and not bother taking the flight. The only way to overcome that is to reidentify. Do you rule that out or do you think it is necessary?

**Mr. Watson:** No sir, we have not ruled it out but it is not being done. It has certainly been for consideration and still is for consideration.

**Mr. Stewart (Cochrane):** A final short question, Mr. Watson. Do you think that it is necessary to have security on these short domestic flights?

**Mr. Watson:** Yes, sir. It has been our airline's experience that we need to have security on short domestic flights. We had enough incidents to make us quite aware of this.

**Mr. Stewart (Cochrane):** Fine, thank you very much, Mr. Watson.

**The Chairman:** Dr. Railton.

**Mr. Railton:** Thank you very much, Mr. Chairman. I think this is a good exposition of the subject by the wit-

[Interpretation]

més à chaque vol et toute personne qui tente quoi que ce soit est tirée à bout portant au moyen d'un dard qui les endort ou au moyen de quelque chose qui les rend incapables de faire quoi que ce soit. Je crois savoir que cette méthode est utilisée par la compagnie El Al sur leurs vols internationaux.

**M. Watson:** Il ne s'agit pas d'une méthode qui est reconnue comme étant pratique en Amérique du Nord.

**M. Stewart (Cochrane):** Elle est très efficace.

**M. Watson:** En effet, mais selon leur constitution, leurs lois sont différentes de celles que nous avons en Amérique du Nord et celles-ci leur permet d'agir ainsi. Nous avons travaillé sur un cas en Éthiopie à un certain moment alors qu'on s'adonnait à la piraterie de l'air, et après qu'ils eurent identifié les pirates de l'air, ils leur ont fait subir un procès de cinq minutes pour s'assurer de leur identité, nos passagers ont alors entendu des bruits dans la cour arrière et ils n'avaient pas eu de cas de piraterie de l'air depuis déjà bien longtemps. Nous ne pouvons pas le faire. Ni au Canada ni en Amérique du Nord.

Les gardiens de sécurité aux États-Unis n'ont pas obtenu beaucoup de succès. Tout d'abord, il s'agit d'un avion pressurisé qui vole à une attitude allant de 30,000 à 40,000 pieds. S'il survient quoi que ce soit à bord de l'avion, à cette attitude celui-ci serait démolé à la suite d'une décompression explosive. Ainsi, en partie, ce n'est pas pratique. Ces personnes doivent être armées. Et lorsque vous faites face à quelqu'un portant un pistolet chargé, peu importe la force de vos bras.

**M. Stewart (Cochrane):** Il y a peu de temps, vous avez dit qu'en ce qui concerne le domaine de la sécurité, la question des bagages ne vous préoccupait pas beaucoup. Je suis allé dans des pays où vous devez passer à une réinspection des bagages lorsque vous montez à bord de l'avion. Manifestement, ils croient que quelqu'un peut avoir fait vérifier une valise et ils ne se soucient pas qu'il prend l'avion. La seule façon de palier à cela est de re-vérifier. Croyez-vous que cela soit inutile ou nécessaire?

**M. Watson:** Non, monsieur. Nous n'avons pas éliminé ces règlements. Cependant, ils ne sont pas encore en vigueur. On les a étudiés et on les étudie encore.

**M. Stewart (Cochrane):** Une dernière question, monsieur Watson. Croyez-vous qu'il est nécessaire de prendre des mesures de sécurité sur les vols à travers le pays qui sont de courte durée?

**M. Watson:** Je le crois. D'après notre expérience, nous croyons avoir besoin des mesures de sécurité sur ce genre de vols. Il s'est produit assez d'incidents pour que nous prenions des mesures.

**M. Stewart (Cochrane):** Très bien. Merci beaucoup, monsieur Watson.

**Le président:** Monsieur Railton.

**M. Railton:** Merci beaucoup, monsieur le président. Assurément, le témoin fait très bien d'exposer le sujet. J'ai-



[Texte]

ness. I just want to run over a few things to clarify my ideas. You feel, Mr. Watson, that the main orientation in this screening process is against hijacking. That is the main reason we are bringing this into effect: right?

**Mr. Watson:** Yes, I would think the main thrust of the screening process is hijacking. The matter of terrorism or sabotage is an entirely different matter in our view and that is why we have tightened up security on our facilities so we deliver clean airplanes to the ramp. Then, of course, we expect the Ministry that operates the airport to provide a degree of security at the terminal to make sure somebody cannot run out and sabotage an airplane.

**Mr. Railton:** Even though you think it is necessary on short flights, you are going to be more worried about it on long flights and international flights—big carriers.

**Mr. Watson:** Yes, I am more worried on long flights about the political activists who would want to hijack an airplane to another country because they know the aircraft has a fuel capability of going to some haven that will support them such as Cuba or the Middle East. The ones that you are likely to get on short flights are people who have become temporarily unbalanced, and you handle them in quite a different way.

**Mr. Railton:** I was interested in that description of the efficiency of screening in Vancouver where you have two fairly large carriers working together in one concourse and then you have a bunch of others. How would you think the efficiency in that second concourse could be improved or brought up to the same standard as the first one you speak of?

● 1040

**Mr. Watson:** From a purely technical point of view—and I do not understand some of the international ramifications of why these international carriers do some of the things they do—it would be simpler to have the entrance to the concourse blocked, in exactly the same manner as on the south concourse, where there are only two doors and everybody who goes through must have their boarding pass, must go through security, whether they are going on one international airline or the other, rather than having them cleared, in one case, by the U.S. Customs and, in another case, by the carrier's security guard in their holding room, and so on.

**Mr. Railton:** You were mentioning the cost per passenger and that it varies anywhere from 14 cents to \$2 or more because of many factors. The number of passengers and how much each barrier can really cover was the main difference in cost.

At the present time, the cost of personnel engaged in the screening is being covered by the air carriers. Do I understand that the screening equipment is now provided by the ministry?

**Mr. Watson:** That is correct, sir.

[Interprétation]

merais cependant m'attarder sur quelques points afin d'avoir des éclaircissements. Monsieur Watson, selon vous, ces vérifications ont pour but de prévenir la piraterie aérienne. Telle en est la principale raison, n'est-ce pas?

**M. Watson:** Oui. Je le crois. Selon nous, la question du terrorisme et du sabotage est d'un ordre d'entraînement différent. C'est pourquoi nos avions sont inspectés lorsque arrive le départ. Naturellement, dans ce cas, nous nous attendons à ce que le ministère qui s'occupe de l'aéroport mette sur pied des mesures de sécurité. Ceci étant fait, personne ne pourra saboter un avion.

**M. Railton:** Même si vous croyez que les mesures de sécurité sont nécessaires pour les vols de courte durée, vous vous préoccupez plus des longues envolées et des envolées internationales. Je parle des gros transporteurs.

**M. Watson:** Oui. Je me préoccupe plus des longues envolées; et cela en raison des activistes politiques qui voudraient commettre un acte de piraterie à bord d'un avion survolant vers un autre pays. Ils savent que l'avion contient assez d'essence pour le conduire à un endroit comme Cuba ou au Moyen-Orient. Les pirates que l'on pourrait rencontrer lors des courtes envolées sont des personnes qui sont temporairement déséquilibrées. Vous les traitez d'une façon très différente.

**M. Railton:** J'étais surtout intéressé par la description de l'efficacité des mesures de vérification à Vancouver. On sait qu'il y a deux larges transporteurs qui travaillent ensemble à un même carrefour, et vous en avez d'autres aussi. Selon vous, comment pourrait-on améliorer la sécurité à ce second carrefour ou la rendre semblable à celle qui existe au premier carrefour, le premier dont vous parlez?

**M. Watson:** Du point de vue purement technique, et je ne comprends pas pourquoi ces transporteurs internationaux font certaines choses, il serait beaucoup plus simple de fermer l'entrée de l'aéroport, de la même façon que celle du sud. A cet endroit, il n'y a que deux portes et quiconque entre doit montrer son laissez-passer, se soumettre aux mesures de sécurité, qu'il fasse appel à une compagnie aérienne ou une autre, plutôt que de les faire vérifier, dans un cas, par les douanes des États-Unis et, dans l'autre cas, par le gardien de sécurité dans la salle d'attente, et ainsi de suite.

**M. Railton:** Vous dites que les dépenses par passager varient partout de 14c. à \$2 ou plus. Et ce en raison de nombreux facteurs. La différence dans les dépenses provient du nombre des passagers et selon le nombre de personnes que chaque barrière peut contenir.

Présentement, les transporteurs aériens défraient les dépenses encourues par le personnel qui s'occupe des mesures de vérification. Dois-je comprendre que les appareils de vérification sont fournis par le ministère?

**M. Watson:** C'est juste, monsieur.

[Text]

**Mr. Railton:** So the cost that you are talking about is really the cost of the personnel that you employ. They have not brought into consideration the amount that the ministry is already having to put out for the technical equipment.

**Mr. Watson:** That is right; and I think that the ministry would agree that there is substantial room for improvement in it. I think they are working on the idea of further improving the type of technical equipment that is used.

**Mr. Railton:** Do you think that that is very costly, Mr. Watson?

**Mr. Watson:** I am not qualified to be definite, sir.

**Mr. Railton:** Because I think we have to consider the areas parallel, so the cost to the taxpayer of Canada is already right there on our lap.

Also, I wonder whether you can tell me what the total cost is, right now, to the carriers in Canada who are carrying out these screenings. Have you any idea how many millions of dollars it is costing now?

**Mr. Watson:** No, I could not tell you that. I think Mr. Morrison, who was here the other day, might have been able to, though I am not sure. I do not have any knowledge, for example, of the numbers of boardings that Air Canada has per annum, or CP Air or EPA or Nordair. It looks as if, at the present time, on the basis of the number of stations that we are screening at, and provided we do not add any stations to the screening process, that a year's operation on this same basis would cost our company a little in excess of half-a-million dollars.

**Mr. Railton:** Then there are the hidden costs you mentioned. Your company is going to spend \$7 million to buy another airplane which you do not think you would have needed?

**Mr. Watson:** That is correct.

**Mr. Railton:** And you are losing time...

**Mr. Watson:** Mr. Railton, I am sorry to interrupt you but that is not what you would call a complete loss. We have an asset there but are having to advance \$7 million earlier than we would normally have had to, in order to accommodate that situation.

**Mr. Railton:** In other words, there is a future need for the plane, anyway, because you are expanding?

**Mr. Watson:** Yes.

**Mr. Railton:** So you cannot put that down as a \$7 million loss. In other words, your concept is that this service is for the protection of the public—and I think the public is happy with it, as far as I know; I know I am very glad to have it—but that, also, there is some benefit to the carriers in making sure that there is no disruption of services. If some regrettable incident were to occur, they do not have to go through recovery of funds in paying high insurance risk themselves. That is, if something occurred on the plane say to upset the time schedules of passengers or something regrettable—like the explosion

[Interpretation]

**M. Railton:** Ainsi, vous parlez en fait des dépenses du personnel que vous employez. Il n'est pas tenu compte du montant que le ministère doit déboursier pour le matériel technique.

**M. Watson:** Vous avez raison. Et je crois que le ministère serait d'accord pour dire que cela demande beaucoup d'améliorations. Je crois qu'il songe à améliorer le genre d'appareils techniques que l'on emploie.

**M. Railton:** Selon vous, est-ce très dispendieux, monsieur Watson?

**M. Watson:** Je ne pourrais vous le dire, monsieur.

**M. Railton:** Parce que je crois que nous devons tenir compte des régions parallèles. Ainsi, nous avons déjà les dépenses que doivent défrayer les contribuables.

De plus, je me demande si vous pouvez me dire les dépenses totales défrayées par les transporteurs au Canada, les mesures de vérification. Savez-vous combien de millions de dollars cela coûte actuellement?

**M. Watson:** Je ne saurais vous le dire. M. Morrison, qui était ici l'autre soir, aurait peut-être pu le faire. Cependant, je n'en suis pas certain. Par exemple, je n'ai aucune idée du nombre d'escales qu'Air Canada a par année, ou CP Air, ou EPA ou Nordair. Présentement, on considère le nombre d'escales où l'on procède aux mesures de vérification, et pourvu que l'on n'en ajoute pas, il semble, que pour une période d'un an, notre compagnie devrait déboursier un peu plus d'un demi-million de dollars.

**M. Railton:** Dans ce cas, quelles sont les dépenses cachées dont vous nous avez fait mention. Votre compagnie va déboursier 7 millions de dollars afin d'acheter un autre avion dont vous n'avez pas besoin, selon vous?

**M. Watson:** C'est exact.

**M. Railton:** Et vous perdez du temps à...

**M. Watson:** Je suis désolé de vous interrompre. Cependant, ce n'est pas ce que l'on pourrait appeler une perte totale. Nous avons un capital. Cependant, il nous faut effectuer un paiement anticipé de 7 millions de dollars, afin de remédier à cette situation.

**M. Railton:** En d'autres termes, vous aurez besoin de l'avion de toute façon, parce que vous prenez de l'expansion?

**M. Watson:** Oui.

**M. Railton:** Ainsi, on ne peut pas dire qu'il s'agisse d'une perte de 7 millions de dollars. En d'autres termes, selon vous, ce service sert à protéger le public—et je crois que le public en est très heureux, d'après ce que je sais; je sais que je suis très content de l'avoir. Cependant, les transporteurs vont aussi en profiter: de cette façon, il n'y aura pas d'arrêt de services. Si ce relai a un regrettable incident, ils ne devraient pas déboursier un montant trop élevé. C'est-à-dire, si quelque chose se produit sur l'avion, quelque chose qui retarde les passagers ou quelque chose regrettable, disons une explosion



[Texte]

of a plane killing the passengers—you must have to carry a fairly heavy insurance. In your case, would there be any responsibility there?

• 1045

**Mr. Watson:** I am sorry, I cannot agree with your philosophy that there are some benefits to the carrier.

**Mr. Railton:** It is not my philosophy, I am just asking you what the situation is.

**Mr. Watson:** Yes, surely. But because our society changes, and new patterns of creating public hazards, are found, I have to think it should be a total-society matter. They happen to pick on airlines; probably they are going to zero in on railroads someday—although they cannot very well highjack railroads. When you get into the terrorist thing, airlines should not be responsible for a change in society.

**Mr. Railton:** Right. You brought up the matter of the railways: we have railway police checking things like that, but this is a very, very small item is it not? This is purely their own responsibility.

Finally, Mr. Chairman, I want to ask one question: does the witness believe there is some joint responsibility, that is, some responsibility on the part of the air carriers as well as the federal government for sharing the cost of this service?

**Mr. Watson:** The only way I see a joint responsibility is, because of a change in society, I think the airlines are prepared to secure their premises and their facilities—which, until now, has not been necessary.

**The Chairman:** Mr. Kempling.

Gentlemen, before you begin, it has been customary in the past when we start the meetings at 9.30 in the morning to end at 11 a.m. The Clerk informs me that there is no rush for this room; we can go on past 11 a.m. I have on my list Mr. Kempling, Mr. Hollands, Mr. Frank, Mr. Arrol and Mr. Poulin. If it is agreeable to the Committee we shall run down this list. Is there anybody else whom I missed?... Mr. Benjamin. If we can move along rather quickly, we can possibly go past 11 a.m. without any difficulty. Maybe we can have some idea of allowing all those people to have one go around in any case.

Go ahead Mr. Kempling.

**Mr. Kempling:** I have a couple of short questions or observations.

Mr. Watson, travel is a two-way affair; surely, there is some responsibility on the part of the traveller as well. I had an experience on an airline—not yours—involving a bomb threat. Someone called in and said there was a bomb on the aircraft. I was turned off like everyone else

[Interprétation]

qui tuerait les passagers de l'avion, c'est pourquoi il faut avoir des assurances importantes. Dans votre cas, y aurait-il là une responsabilité?

**M. Watson:** Je regrette, je ne peux accepter votre théorie selon laquelle les transporteurs retirent certains bénéfices.

**M. Railton:** Ce n'est pas ma théorie, je m'informe seulement de la situation.

**M. Watson:** Oui, certainement. Mais comme notre société change, et comme on trouve toujours de nouvelles façons de mettre la vie du public en danger, je crois que cette question devrait intéresser la société entière. Il se trouve qu'on s'en prend actuellement aux compagnies d'aviation; un de ces jours on s'attaquera probablement aux chemins de fer, bien qu'il soit assez difficile de détourner les convois de chemin de fer. Dans la question du terrorisme, les compagnies d'aviation ne doivent pas être responsables d'un changement dans la société.

**M. Railton:** Juste.

Vous avez parlé des chemins de fer, il y a une police spéciale qui vérifie les choses du genre, mais il s'agit d'un point très peu important, n'est-ce pas? C'est uniquement leur responsabilité.

Finalement, monsieur le président, je veux poser une question: le témoin croit-il qu'il y a une responsabilité conjointe, c'est-à-dire une responsabilité pour les transporteurs aériens aussi bien que pour le gouvernement fédéral, en ce qui concerne le partage des frais de ce service?

**M. Watson:** La seule responsabilité conjointe que je peux envisager est due à un changement dans la société, je crois que les compagnies aériennes sont prêtes à raffermir la sécurité de leurs installations, ce qui, jusqu'à maintenant, n'avait pas été nécessaire.

**Le président:** Monsieur Kempling.

Messieurs, avant que vous ne commenciez, par le passé, nous avions l'habitude de terminer à onze heures les séances qui avaient commencé à 9:30 heures. Le greffier m'informe que la pièce sera libre après onze heures; nous pourrions donc continuer. J'ai sur ma liste les noms de M. Kempling, M. Hollands, M. Frank, M. Arrol et M. Poulin. Si le Comité le veut bien, nous épuiserons cette liste: Ai-je oublié quelqu'un Monsieur Benjamin. Si nous pouvons aller assez rapidement, nous pourrions possiblement dépasser onze heures, sans difficulté. Nous pouvons aussi songer à accorder un tour à chacun d'entre eux, quoiqu'il arrive.

Allez-y, monsieur Kempling.

**M. Kempling:** Je n'ai que deux brèves questions ou remarques.

M. Watson, le domaine des voyages a deux facettes; il est certain que le voyageur a aussi certaines responsabilités. J'ai déjà vécu une alerte à la bombe sur un avion, pas l'un des vôtres. Quelqu'un avait téléphoné pour dire qu'il y avait une bombe à bord de l'avion. On m'a fait

[Text]

and searched. It was in a foreign country and I did not speak the language, so it was quite a rough experience.

I found out, in the course of this, that I carry a lot of superfluous stuff in my pockets. For instance, I carry a penknife; when I travel by air, I do not carry it any more. I carry a big bunch of keys, which I leave at home now. All these things cause the old beeper to go off. Maybe we could have a national advertising program incorporating the "help us help you" idea. You talk about the time involved in screening people: if 70 per cent of the passengers who come in have removed these superfluous things from their persons, it might speed up the process a bit. Has this been tried or considered?

**Mr. Watson:** It has certainly been considered. As far as leaving things at home is concerned, probably less consideration has been given to that idea than to the example I gave you, where when automatically you go to check in, they hand you a plastic tray and ask you to take your lifesavers out of your pocket, because they have foil on them and they are going to ring the bell; they ask you to take out your cigarettes and your coins and pass the tray through.

• 1050

The Air Transport Association of Canada, I know, on their security committee have given consideration to some type of educational program for the people of Canada, particularly to advise them in a manner that does not alarm them, that these safeguards or these security screenings are for their protection and certain things will cause them delays and if they take this into consideration it might speed the process up.

I am almost certain that Mr. McLeish, Director General of Civil Aeronautics, and his department have given some consideration or are giving some consideration to some form of educational program. I believe I was told by some of my people that there has been some consideration given along that line.

**Mr. Kempling:** Yes, I think it is fair that you press the idea that if you do this it helps you and if you do not do it, it may delay your trip.

I suppose if we could get someone to hijack a street-car, a bus and a train and prove it was a great national necessity, we would probably get the government to pay for the whole thing. I might arrange that, you know.

Another thought I had. You said the people who are actually doing the checking are not particularly skilled. I assume they take an instruction course and are working on minimum labour rates or minimum wages. I would think this is potentially dangerous to an airline in that if these people decided to go on strike they could effectively close you out.

**Mr. Watson:** Yes, sir, I think that is probably right, but I think there...

**Mr. Kempling:** The same with the air controllers or any other highly technical people. It would do the same thing.

[Interpretation]

descendre et on m'a fouillé, comme tous les autres. Cela se passait dans un pays étranger, et je ne parlais pas la langue du pays, ce fut une expérience assez difficile.

Cela m'a donné l'occasion de découvrir que je transportais dans mes poches beaucoup d'objets inutiles. Par exemple, j'avais sur moi un couteau de poche; lorsque je voyage en avion, je ne le porte plus. J'avais aussi plusieurs clés, je les laisse maintenant à la maison. Toutes ces choses actionnent l'appareil électronique. Nous pourrions peut-être faire une campagne nationale avec le thème «Aidez-nous à vous aider». Vous avez parlé du temps qu'il faut pour fouiller les personnes: si 70 p. 100 des passagers s'étaient défaits des objets inutiles qu'ils transportent, cela accélèreraient les choses. A-t-on songé à cela?

**M. Watson:** On y a certainement songé. Quant à l'idée de laisser certains objets à la maison, on y a probablement porté moins d'attention qu'à l'exemple que je vous ai donné, c'est-à-dire que lorsque vous vous présentez au comptoir, on vous donne un plateau en plastique et on vous demande d'y laisser vos «life savers» car ils sont emballés dans du papier d'aluminium qui ferait sonner l'appareil de contrôle; on vous demande de laisser vos cigarettes et vos pièces de monnaie dans le plateau dont le contenu vous sera par la suite remis.

Je sais que le Comité de sécurité de l'Association des transports aériens du Canada a étudié la possibilité de mettre sur pied un programme éducatif pour les Canadiens, afin de les aviser, sans pour autant les alarmer, que les fouilles et mesures de sécurité étaient faites dans le but de les protéger, que certaines opérations causeraient des retards, et que si l'on tenait compte de ces conseils, on pourrait accélérer les choses.

Je suis persuadé que le directeur général de l'Aéronautique civile, M. McLeish, ainsi que les membres de son département, ont étudié la possibilité ou étudient la possibilité de mettre sur pied un programme éducatif. Je crois que certains de mes collaborateurs ont dit que l'on avait fait des études en ce sens.

**M. Kempling:** Oui, je crois qu'il est bon de faire valoir l'idée que si l'on fait sa part, cela nous aidera, et que si on ne la fait pas, cela ne fait que retarder le voyage.

Je suppose que si nous pouvions faire détourner une voiture, un autobus et un train, et ainsi prouver qu'il s'agit d'une question d'importance nationale, nous pourrions alors faire payer le gouvernement pour le tout. Vous savez, je peux vous arranger tout cela.

Il y a une autre chose. Vous avez dit que les gens qui effectuent les vérifications n'étaient pas particulièrement spécialisés. Je suppose qu'on leur fait suivre un cours d'entraînement et qu'ils travaillent au taux horaire minimum. Je crois que cela peut s'avérer dangereux pour les compagnies aériennes, car si ces personnes se mettent en grève, ils peuvent vous obliger à fermer boutique.

**M. Watson:** Oui, monsieur, c'est probablement vrai, mais je crois qu'il y a ici...

**M. Kempling:** C'est la même chose avec les contrôleurs aériens ou avec tous les autres techniciens avancés. Cela aurait le même résultat.



[Texte]

**Mr. Watson:** Yes. From what information I do have of that particular group of people, it is much like the manpower situation, where you have quite a pool to draw on and I do not think that they are organized. I might say also that I forgot, in part of my answer to Mr. Peters, that our own personnel who check the passengers in at the counter have gone through quite substantial courses on behavioural patterns of people. Now, do not misunderstand me, gentlemen. They are not psychiatrists, they are not professional people, they are still very much lay people, but there has been a good deal of material printed by professional people on how lay people can do quite an effective job of studying and analysing behavioural patterns. Our company has spent a great deal of money on training classes in this manner and as a matter of fact has been effective. On many, many occasions we have refused passage to people because of the manner in which the behavioural pattern read out and have found it to be accurate. Mind you, we have also been embarrassed by it too.

**Mr. Kempling:** I was rather interested in your comment about the experience in Ethiopia where they took a couple of hijackers and as I gather they executed them and you say the instances of hijacking dropped dramatically. It is rather ironic that we have a debate going on in the Commons now on capital punishment.

**The Chairman:** There was a deterrent.

**Mr. Kempling:** And one of the amendments, of course, is in effect to impose the death penalty on anyone convicted of murder as a result of hijacking. I wish we had you in there to tell that story. Maybe one of us can tell it on your behalf.

The last thing is this. I believe Dr. Railton mentioned something about insurance and so forth. Your insurance rates have not gone down as a result of having everyone screened?

**Mr. Watson:** No, it has no bearing.

**Mr. Kempling:** No bearing at all?

**Mr. Watson:** No, we have discussed it with our underwriters in London and I think that you would have to see a very, very high incidence. You have to recall that the underwriters have built up quite a pool of funds in the last few years because of the success of the jet technology. Rates are actually substantially lower today than they have been for a long period of time, or back in history. They are reluctant to talk about raising rates when they are sitting on quite a pool of funds that they have gathered up because they anticipated losses that did not come about.

• 1055

**Mr. Kempling:** That is all, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Hollands.

**Mr. Hollands:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Watson, you mentioned that the security checks were causing delay at different airports and it was embarrassing to

[Interprétation]

**M. Watson:** Oui. D'après ce que je sais de ce groupe de travailleurs, la situation de la main-d'œuvre est telle qu'il y a un vaste réservoir dans lequel on peut puiser, et je ne crois pas qu'ils soient encore organisés. J'ai oublié de dire, en répondant à M. Peters, que les membres de notre personnel, qui fouillent les passagers au comptoir, ont suivi des cours assez poussés sur les schèmes de comportement humain. Mais ne vous méprenez pas, messieurs, ce ne sont pas des psychiatres, ce ne sont pas des professionnels, ce sont des profanes, mais bien des professionnels ont insisté sur le fait que des profanes peuvent accomplir un travail assez efficace d'études et d'analyses des schèmes de comportement. Notre compagnie a dépensé beaucoup d'argent pour ces cours d'entraînement, et en fait, cela s'est avéré efficace. Maintes et maintes fois, nous avons refusé l'accès à des personnes, à cause de leur comportement, et nous avons par la suite découvert que le refus était fondé. Bien sûr, cela nous a aussi causé des embarras.

**M. Kempling:** J'ai trouvé votre commentaire assez intéressant, au sujet de ce qui s'est passé en Éthiopie, où l'on a exécuté deux pirates de l'air, et vous dites que les cas de détournement d'avion ont diminué de façon dramatique. Il est très ironique de voir que nous avons maintenant un débat à la Chambre des communes concernant la peine capitale.

**Le président:** Cela a eu un effet préventif.

**M. Kempling:** Et en fait, l'un des amendements propose que l'on condamne à mort quiconque a été trouvé coupable de meurtre à la suite d'un détournement d'avion. Je souhaiterais que vous puissiez raconter cette histoire à la Chambre. L'un d'entre nous pourrait peut-être le faire en votre nom.

Voici mon dernier point. Je crois que M. Railton a parlé d'assurance, et ainsi de suite. Le fait de fouiller tous vos passagers a-t-il résulté en une baisse de vos frais d'assurance?

**M. Watson:** Non, cela n'a eu aucun effet.

**M. Kempling:** Aucun effet?

**M. Watson:** Non, nous en avons parlé avec nos assureurs à Londres, et je pense qu'il faudrait que de tels actes se produisent probablement plus souvent. Souvenez-vous que les soumissionnaires ont amassé des fonds considérables au cours des dernières années à cause du succès de la technologie dans le domaine de l'aéronautique. Les tarifs sont réellement plus bas aujourd'hui qu'autrefois. Ils hésitent à hausser les tarifs puisqu'ils possèdent des fonds considérables qu'ils ont amassés pour des pertes qu'ils prévoyaient mais qui ne sont pas venues.

**M. Kempling:** J'ai terminé monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Hollands.

**M. Hollands:** Merci, monsieur le président. Monsieur Watson, vous avez mentionné que les chèques de garantie posaient des retards dans différents aéroports,

[Text]

your company and has caused air passengers to write you and complain about service. I would like to come back to that for a few moments. Would it be safe to say that the larger the aircraft the more the delay?

**Mr. Watson:** Yes, indeed, Mr. Hollands. It is usually related to the type of facility that you are checking in through. I am sure that if Air Canada met with you to present their point of view they would not deny that on their 747 flight out of Vancouver, carrying up to 400 passengers all going through two narrow doors and by two tables, naturally there is congestion. That flight is going to suffer substantially more than a Boeing 737 with 117 passengers.

**Mr. Hollands:** Because it does cause delay and inconvenience, and because we are going to continue to have security checks, might this not influence the airlines to use smaller aircraft and more of them?

**Mr. Watson:** No, Mr. Hollands. The whole name of the game in the air transportation business is larger and faster aircraft wherever the markets can justify it. Economies of flight are a product of size and speed. You have to improve on technology to offset the rising costs of labour and services and product and taxes and so on. Size and speed is the device that has been used in the last decade to achieve that. The seat-mile cost on a 747 from Vancouver to Montreal is so much less than the seat-mile cost on a 737 that the penalty on the extra costs of checking in would still be substantially less than the penalty of the increased seat-mile cost of operating smaller aircraft.

**Mr. Hollands:** Then if we are to look forward to bigger aircraft, we are going to have to look forward to more security gates. Is this the answer? Do we need 10 or 15 gates to load an aircraft?

**Mr. Watson:** While the carriers are still paying the shot themselves and have nothing defined on who is going to pay for it, they have naturally been sitting pat on the numbers of security gates that exist. The ministry may find—I am thinking about Vancouver—that by about 1980, if there are not more expeditious ways of moving people through the terminal proper out to the airplanes and getting the airplanes away from the ramp, they indeed have a major terminal problem.

• 1100

**Mr. Hollands:** Mr. Watson, you mentioned that different private firms were hired as security agents. These are firms that look after your aircraft on your property before they are brought into service or loaded with passengers?

**Mr. Watson:** That is right, Mr. Hollands. We have created guard houses, for example, like we had back in the military days, and they are staffed and there are uniformed guards wandering about in our facilities at all times. We have security badges. You cannot get into the premises without a badge with your picture on it, or a visitor badge if you are there on business. It is every

[Interpretation]

que cela gênait votre entreprise et avaient amené certains passagers à vous écrire pour se plaindre du service. J'aimerais revenir à ce problème quelques instants. Serait-il prudent de dire que plus un avion est gros plus il y a de retard.

**M. Watson:** Oui, monsieur Hollands. C'est relié au genre de service que vous demandez. Je suis certain que si Air Canada discutait avec vous à ce sujet il ne nierait pas que dans leur vol 747 de Vancouver, transportant 400 passagers, devant passer à travers deux portes très étroites et entre deux tables, il est évident qu'il y a de la congestion. Ce vol en souffrira plus qu'un Boeing 737 transportant 117 passagers.

**M. Hollands:** Parce que cela cause du retard et des dérangements, et aussi parce que nous continuerons d'avoir ces chèques de garantie, les compagnies d'aviation n'auront-elles pas l'idée d'utiliser des avions plus petits?

**M. Watson:** Non, monsieur Hollands. Si le marché veut des avions plus rapides et plus gros, on doit s'y conformer; c'est la clé du transport aérien. C'est grâce à la grosseur et à la vitesse que les vols sont moins chers. Vous avez amélioré la technologie pour contrebalancer les coûts toujours croissants de la main-d'œuvre et des services, ainsi que des produits et des taxes. Pour en arriver à cela, nous avons amélioré la grandeur et la vitesse, au cours de la dernière décennie. Le coût d'un fauteuil par mille sur un 747 de Vancouver à Montréal est tellement plus bas que le coût d'un fauteuil par mille sur un 737 que l'amende des coûts supplémentaires pour signer à l'arrivée est encore plus basse que l'amende des coûts d'un siège par mille augmentés pour faire fonctionner de plus petits avions.

**M. Hollands:** Alors si nous voulons construire de plus gros avions, nous devons avoir plus de portes de sécurité. Est-ce la réponse? Aurions-nous besoin de 10 à 15 portes pour remplir l'avion?

**M. Watson:** Les avions paient-ils les coûts eux-mêmes puisqu'on n'a pas défini qui était pour les payer, et ils n'ont bien sûr pas voulu parler du nombre de portes de sécurité qui existent. Le ministre peut trouver—je pense à Vancouver—pour que vers 1980, il n'y ait pas de moyen plus rapide pour faire monter les gens dans les avions et éloigner les avions de la rampe, ils auront vraiment un problème majeur.

**M. Hollands:** Monsieur Watson, vous avez mentionné que différentes firmes privées avaient été engagées pour la sécurité. Ces firmes surveillent vos avions sur votre propriété avant qu'ils entrent en service ou qu'on y fasse monter des passagers.

**M. Watson:** C'est exact, monsieur Hollands. Nous avons mis sur pied des hangars gardés, par exemple, comme ceux que nous avions en temps de guerre et nous avons des gardiens en uniforme qui surveillent nos installations tout le temps. Nous avons des insignes de sécurité. Vous ne pouvez entrer sur les lieux sans une insigne avec votre photo, ou un insigne de visiteur si vous êtes



## [Texte]

employee's responsibility to challenge anybody who does not have an identification badge with his picture on it. The security guards also do that of course. If we have an aircraft parked outside the hangar for any particular reason, then one of the guards is delegated to stay within eyeshot of it.

**Mr. Hollands:** Mr. Watson, I believe it was last fall, or about a year ago, when we started to hear a great deal about air security. I remember seeing an advertisement in an Edmonton paper put in by the RCMP saying that they wanted to recruit people for airport surveillance. Is this what is involved when you go through the gate with your luggage? Is this a division of the RCMP or are they on another service within the airport?

**Mr. Watson:** Mr. McLeish is much more qualified to answer that, but I happen to be testifying at the moment and I think I can tell you with a fair degree of accuracy, but he can correct me if I am wrong. The Minister and Mr. McLeish advised us when we met with them on January 9 in Ottawa on this matter that the RCMP was going to recruit a substantial number of patrol guards. They would be in uniforms similar to those of the RCMP, if not identical. They would not be trained in full police work, they would be trained in patrol work, and they were to be allocated to certainly all of the international airports in Canada, plus some of the others, and they would do strictly ground surveillance security patrol; ground offences, gateways, around the ramp, and so on. At present when you go through a terminal where there are hired security guards you will see one or two RCMP people leaning against the window, and this is to have an RCMP presence in case one of these little girls runs into something among the briefcases, but the RCMP are either not authorized or have not been directed to do any actual screening themselves.

**Mr. Hollands:** Thank you, Mr. Watson.

**The Chairman:** Mr. Frank.

**Mr. Frank:** Thank you, Mr. Chairman. I would first like to commend Mr. Watson for his very sincere and informative presentation and his answers to the questions. I think as a committee we have certainly learned a lot about the situation and we are far more informed than we were before.

You made several references to this being a deterrent. Incidentally, I also could not help but bring to mind the situation we are going to be debating and have been debating for some time. A lot of people are trying to convince a lot of us that execution is not a deterrent. This deals with lives, but I question how much of a deterrent these checks are, really, when we are not dealing with lives. In other words, we might ultimately be, but not on the surface. I have to agree with Mr. Peters that I do not think it would be too hard to take something on. I travel at least once a week, and sometimes twice, and when you stand back and watch what is going on, I do not think it would be very difficult. Of course, I only travel on one airline and I am not sure

## [Interprétation]

là par affaire. Chaque employé doit n'admettre que les gens qui ont un insigne avec leur photo. Les gardiens aussi font ce travail. Si un avion est stationné à l'extérieur du hangar pour une raison particulière, les gardiens ne le quitteront quand même pas des yeux.

**M. Hollands:** Monsieur Watson, je crois que c'était en automne dernier, il y a environ un an, lorsqu'on entendait beaucoup parler de sécurité aérienne. Je me souviens d'avoir vu une annonce dans un journal d'Edmonton payée par la Gendarmerie royale du Canada disant qu'ils voulaient recruter des gens pour surveiller les aéroports. C'est d'eux qu'il s'agit lorsque vous franchissez la barrière avec vos bagages? Est-ce une division de la Gendarmerie royale du Canada ou ont-ils d'autres services à l'intérieur de l'aéroport?

**M. Watson:** M. McLeish serait plus en mesure de répondre à cette question, mais c'est moi qui témoigne présentement et je crois que je pourrais vous répondre avec assez de justesse, mais il peut nous corriger si je me trompe. Le ministre et M. McLeish nous ont renseignés lorsque nous les avons rencontrés le 9 février à Ottawa à ce sujet, que la Gendarmerie royale du Canada avait l'intention de recruter un certain nombre de gardiens. Ils porteraient des uniformes semblables à ceux de la Gendarmerie royale, sinon identiques. Ils ne suivraient pas un cours de formation pour un travail policier complet, on leur donnerait une formation de gardiens et ils seront sûrement en service dans tous les aéroports internationaux au Canada, en plus de certains autres, et ils ne feront strictement que de la surveillance au sol; ils ne seront là que pour des délits au sol, ils surveilleront les barrières, les rampes ainsi de suite. Actuellement lorsque vous passez dans un terminus où on a engagé des gardiens, vous verrez un ou deux agents de la Gendarmerie royale appuyés près d'une fenêtre, et ce pour ne pas que des petites filles «s'enfargent» dans les porte-documents, mais la Gendarmerie royale n'a pas la permission d'effectuer une surveillance elle-même.

**M. Hollands:** Merci, monsieur Watson.

**Le président:** Monsieur Frank.

**M. Frank:** Merci, monsieur le président. J'aimerais d'abord remercier M. Watson pour ses renseignements précieux et sincères et pour ses réponses aux questions. Je crois qu'en tant que Comité nous avons beaucoup appris sur cette question et nous sommes beaucoup plus renseignés qu'auparavant. Vous avez dit que ceci avait un effet préventif. Incidemment, je ne peux que vous remémorer la situation que nous essaierons de résoudre et sur laquelle nous discutons depuis un certain temps. Beaucoup de gens essaient de nous convaincre que l'exécution n'a pas un effet préventif. Cela concerne des vies humaines, mais je me demande quel effet préventif ont réellement ces vérifications, lorsque nous ne nous préoccupons pas des vies humaines. En d'autres termes, nous pourrions l'être en dernier lieu, mais non pas en surface. Je suis d'accord avec M. Peters pour dire qu'il ne serait pas trop difficile de prendre quelque chose en main. Je voyage au moins une fois par semaine, et quelquefois deux, et lorsque vous prenez conscience de ce qui se passe, je ne crois pas que ce serait très difficile. Bien

[Text]

where the security people are hired from, or anything about it, but it certainly should not be too much of a problem to figure out some way of doing something if one really wanted to. So I question, really, how much of a deterrent it is. Hijacking around the world has not really slackened off that much. Since February 15, what is the situation in North America?

• 1105

**Mr. Watson:** Mr. Frank, without having the figures before me, I would say that it has definitely slackened off in North America since February 15. You have these political activists in other countries, as we witnessed the other day with Japan Airlines, but that may be something we will have with us for a long time. Certainly, from the Canadian point of view it has slackened off. There may be as many incipient situations as there ever were but they are being picked up by this screening system.

**Mr. Frank:** That is what I was getting at.

**Mr. Watson:** Our own company has had two that we were able to nail down either through this screening system or immediately following it before the aeroplane got away from the ramp and we apprehended the individuals. I have to believe that it has been effective.

**Mr. Frank:** Thank you. You have partially answered the other question. Are there records to prove that this scrutinizing really has picked up situations since February 15?

**Mr. Watson:** Mr. Frank, we are obliged, as far as I know, to report all such incidents to the Ministry or the Department of Supply and Services, or both. I believe they do have the record on it and I am certain that our company has a record on it. Unfortunately, I do not have my Director of Security and Safety here to ask him that question so I do not know the number, but I am sure there are records.

**Mr. Frank:** Just another quick one. You mentioned there were two situations picked up. What happened to those persons?

**Mr. Watson:** The usual procedure, Mr. Frank, is that they are arrested by the station division of the RCMP and are usually committed to some institution for a mental check. In one case it was found that the person did need some mental help and in the other case it was not sure. They kept him in a mental institution for a while and then they determined that he was fit to stand trial. I think it probably cost him \$100, or something like that.

**Mr. Frank:** That is the point. It seems that the law is such that it protects the criminal, for sure. I know if you have money stolen from you, unless you can prove that it is actually your money, you are out of luck. Thanks, Mr. Chairman. That covers my questions.

**The Chairman:** Mr. Arrol.

[Interpretation]

sûr, je ne voyage qu'avec une compagnie et je ne sais pas qui a engagé les gardiens, mais ce n'est sûrement pas très difficile de trouver une solution si nous le voulons vraiment. Je me demande donc si cela a un véritable effet préventif. La piraterie aérienne à travers le monde n'a pas tellement diminué. Quelle est la situation en Amérique du Nord depuis le 15 février?

**M. Watson:** Monsieur Frank, sans avoir les chiffres devant moi, je dirais que cela a nettement diminué en Amérique du Nord depuis le 15 février. Il y a évidemment les révolutionnaires politiques dans les autres pays, comme nous en avons été témoins l'autre jour avec le Japan Airlines, mais c'est probablement quelque chose que nous devons subir pour encore assez longtemps. Mais du point de vue canadien, cela a certainement diminué. Les situations où un acte de piraterie aérienne pourrait être commis sont certainement si nombreuses, mais elles sont éliminées grâce à notre système de détection.

**M. Frank:** J'en venais justement à cela.

**M. Watson:** Notre propre compagnie a connu deux situations où nous avons pu éviter l'acte de piraterie soit grâce au système de détection ou immédiatement après le décollage de l'avion et nous avons réussi à arrêter les individus. Je crois donc que le système est efficace.

**M. Frank:** Merci. Vous avez en partie répondu à l'autre question. Avez-vous des rapports prouvant que le système de détection a réussi, depuis le 15 février, à éliminer des actes de piraterie?

**M. Watson:** Monsieur Frank, il nous faut faire rapport de tous ces incidents soit au ministère des Transports, soit au ministère des Approvisionnements et Services ou les deux. Je crois qu'ils possèdent un dossier à ce sujet et je suis certain que notre société a fait un dossier également. Malheureusement, notre chef de sécurité n'est pas présent car j'aurais pu lui poser la question, mais je suis certain qu'il a des dossiers.

**M. Frank:** Une autre question rapide. Vous avez mentionné deux cas où les individus ont été arrêtés. Qu'est-il arrivé à ces personnes?

**M. Watson:** Si on s'en tient à la façon de procéder courante, monsieur Frank, ils ont été arrêtés par la Gendarmerie royale canadienne et envoyés à une institution pour un examen psychologique. Dans un des cas, on a découvert que l'individu avait besoin de soins psychologiques et dans l'autre cas, c'était incertain. Ils ont gardé l'individu à l'institution pendant quelque temps et ont ensuite déterminé qu'il pouvait subir le procès. Je crois que cela lui a coûté à peu près \$100, ou quelque chose du genre.

**M. Frank:** Je voulais justement en venir à cela. Il me semble que la loi telle qu'elle existe protège le criminel évidemment. Je sais que si un individu se fait voler de l'argent, il ne peut retrouver cet argent à moins de prouver véritablement, qu'il lui appartenait.

**Le président:** Monsieur Arrol.



[Texte]

**Mr. Arrol:** I would like to ask Mr. Watson about the manner of screening at airports. In Toronto at one of the doors there is a very simple process, so simple for the passenger that it is almost as if the screening process were not there. The hand luggage is put on a platform which then is activated. It goes through a small tunnel-like screening with an X-ray picture shown. The passenger walks through a small portable tunnel and the whole thing is over with. I have only seen it at that one door at that airport in Toronto but it seems to be an answer to the delay question. Is it because of the extra cost that they do not have these facilities everywhere?

• 1110

**Mr. Watson:** Mr. Arrol, would that be at Terminal 2 or Terminal 1?

**Mr. Arrol:** At Terminal 2.

**Mr. Watson:** Terminal 2. With deference and respect, sir, to all those people from Toronto, I have not had the unfortunate cause of having to go through Terminal 2. In talking about the process I do not think our company could subscribe to it. In the last incident that we had, a fellow got through the screening through the magnetometer and the whole works and then produced a replica of a Luger made out of plastic that he had just bought in an airport gift shop for \$2.95. It was so authentic that it had to be regarded as real. Our people were able to handle the situation. So you see, if it is not a metal contraption of some kind then it is not going to show up on the system that you spoke of.

**Mr. Arrol:** You suggest then it probably is not an effective system.

**Mr. Watson:** I would not think so. I am not qualified on it but I would not think so.

**Mr. Arrol:** Mr. Frank asked a question I was intending to ask as a result of screening: how many potential suspected air hijackers had been discovered? You mentioned two. Is the one you spoke of now the plastic...

**Mr. Watson:** Yes. I am only talking about our own airline.

**Mr. Arrol:** Yes, that is one of them.

**Mr. Watson:** Yes.

**Mr. Arrol:** There have been commentators who have said in newspaper write-ups that they feel nothing is really achieved through the screening process because the experience has been, as they relate it, that if a person wishes to hijack a plane ingenuity will permit him to do so. What comment would you have on that?

**Mr. Watson:** My first comment, and I have the unfortunate habit of not running away from the media and the press and get myself into a little trouble once in awhile,

[Interprétation]

**M. Arrol:** J'aimerais poser une question à M. Watson au sujet du processus de détection dans les aéroports. A Toronto, à une des barrières, il y a un processus très simple, tellement simple pour le passager qu'en fait il apparaît inexistant. Le bagage à main est posé sur une plate-forme qui est ensuite mise en marche. Cette plate-forme passe à travers un genre de tunnel de détection et prend une photographie au rayon X. Le passager marche ensuite à travers un petit tunnel portatif et c'est tout ce qu'il y a à faire. Je n'ai vu ce procédé qu'à une barrière dans cet aéroport à Toronto, mais il me semble représenter la réponse à la question des retards. Est-ce à cause des frais supplémentaires que ces installations n'existent pas partout?

**M. Watson:** Monsieur Arrol, est-ce que c'est à l'aéroport n° 1 ou à l'aéroport n° 2?

**M. Arrol:** Au n° 2.

**M. Watson:** Au n° 2. Avec tout le respect que je vous dois, monsieur, ainsi qu'aux gens de Toronto, je n'ai pas eu le malheur de passer par l'aéroport n° 2. A propos de ce procédé de détection, je ne crois pas que notre société pourrait l'employer. Lors du dernier incident auquel nous avons eu à faire face, un individu a réussi à passer à travers le procédé de détection à travers le magnétomètre et tous les autres procédés, et il a ensuite sorti une réplique d'un Luger fait en plastique qu'il venait d'acheter à la boutique de cadeaux de l'aéroport pour une somme de \$2.95. La copie était si authentique que les gens l'ont considérée comme réelle. Nos employés ont pu prendre la situation en main. Donc vous voyez, s'il n'y a pas de métal, cela ne sera pas détecté par le système dont vous parliez.

**M. Arrol:** Vous pensez donc que le système n'est pas efficace.

**M. Watson:** Je ne crois pas. Je ne suis pas un spécialiste sur la question, mais je ne crois pas qu'il fonctionnerait.

**M. Arrol:** Monsieur Frank vous a posé une question que j'avais l'intention de vous demander au sujet du processus de détection. Combien de pirates de l'air éventuels avez-vous découverts? Vous en avez mentionné deux. Est-ce que celui possédant le revolver...

**M. Watson:** Oui. Je ne parle que de notre propre société.

**M. Arrol:** Oui, c'était l'un d'entre eux.

**M. Watson:** Oui.

**M. Arrol:** Certains commentateurs ont écrit dans les journaux que le procédé de détection n'avait aucun succès parce que l'expérience prouve que si une personne veut enlever un avion, seule l'ingéniosité lui permettra de le faire. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

**M. Watson:** Tout d'abord, et j'ai la mauvaise habitude de toujours faire face aux médias d'information et aux journaux et par conséquent de m'attirer des ennuis par-

## [Text]

is that the media are really one of our greatest hazards in the whole program. Mr. McLeish and I have both spoken to this. We spoke to it at the Law Society of Upper Canada one time at Osgoode Hall and we got carved up pretty bad by the media; but I think we held our ground pretty well with them. If we could stop the media from making such irresponsible or unnecessary statements as that, there would be less encouragement for people to take advantage of it.

**Mr. Arrol:** What comment would you have on another similar type of statement which seems to minimize the risks? The reason we have fewer hijackings today is because they do not now work for the hijacker. This has been proven in that no one seems to want to go to Cuba anymore. As far as holding up a plane for ransom money, this has usually led to no success for the potential hijacker. Since February, there may have been fewer hijackings in North America because it might be related to the fact that this is just a passing phase.

**Mr. Watson:** Mr. Arrol, I am not certain that it is a passing phase. I think the concerted effort by the Minister, Mr. McLeish and his department of civil aeronautics on bringing together the air carriers, forming certain top level classified policy as to how to deal with situations when they happen has done a lot to dry up the situation. The lack of success of hijackings has done a lot to dry it up. That has been organized substantially by the fact that the regulatory people of both Canada and the United States have sat down and talked about real hard facts.

• 1115

I have to tell you I was the chief executive officer of an airline, and it is not a comfortable position to be in. If you have an airplane in the air with somebody asking for \$1 million and you have to say no, you do not have many alternatives. That is the posture that has been taken; in itself it has done a great deal.

**Mr. Arroll:** Then you see no end to the need for the constant surveillance of the airports.

**Mr. Watson:** Yes I do.

**Mr. Arrol:** You do not see an end to it?

**Mr. Watson:** I do see a need for constant surveillance.

**Mr. Arrol:** Yes. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Poulin.

**Mr. Poulin:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Watson, in view of your last remark, would you agree with me that this bill before this Committee, which is intended to provide for security measures at airports including the search of persons and property for the protection of passengers, crews and aircraft, is a necessary step forward, and that this bill should be passed at the

## [Interpretation]

fois, je crois que les médias représentent notre plus grand risque dans tout le programme. M. McLeish ainsi que moi-même avons tous deux exprimé notre opinion sur ce sujet. Nous avons émis nos opinions à ce sujet devant la *Law Society of Upper Canada* à Osgoode Hall, et les médias nous ont attaqués à cette occasion, mais je crois que nous avons très bien réussi à faire face. Si nous pouvions empêcher les médias de faire des déclarations qui nous sont nuisibles, les gens seraient moins encouragés à en tirer profit.

**M. Arrol:** Quels commentaires avez-vous au sujet d'un même genre de déclarations qui semblent réduire les risques? La raison pour laquelle nous avons moins d'actes de piraterie aérienne aujourd'hui, c'est parce que ces actes ne profitent pas aux pirates de l'air. On en est venu à cette conclusion parce qu'il semble que personne ne veut aller à Cuba maintenant. En ce qui concerne l'enlèvement d'un avion pour obtenir une rançon en argent, les pirates de l'air éventuels n'ont jamais eu beaucoup de succès avec cette méthode. Depuis le mois de février, il y a eu moins d'actes de piraterie aérienne en Amérique du Nord, et cela pourrait très bien être relié au fait que ce n'était qu'un stade à passer.

**M. Watson:** Monsieur Arrol, je ne suis pas certain que cela soit une simple phase passée. Je crois que les efforts concertés du ministre, M. McLeish et sa section de l'aéronautique, efforts pour réunir les transporteurs aériens pour en arriver à établir une certaine politique devant les situations lorsqu'elles se présentent, je crois donc que tous ces efforts ont contribué à améliorer la situation. L'absence de succès de la piraterie aérienne a beaucoup aidé à y mettre fin. Cela a été accompli parce que les autorités du Canada et des États-Unis se sont réunies pour discuter des faits.

Je dois vous dire que j'étais l'agent exécutif en chef d'une compagnie aérienne, et cela n'est pas un poste facile. Si nous avions été en route et quelqu'un demande \$1 million et vous devez dire non, vous n'avez pas beaucoup d'alternative. Voilà la position qui a été adoptée; elle a beaucoup aidé.

**M. Arrol:** Alors, vous ne voyez pas la nécessité de terminer la surveillance constante des aéroports.

**M. Watson:** Si.

**M. Arrol:** Vous ne voyez pas la nécessité?

**M. Watson:** Il y aura besoin de surveillance constante.

**M. Arrol:** Oui. Merci.

**Le président:** Monsieur Poulin.

**M. Poulin:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Watson, étant donné votre dernier commentaire, seriez-vous d'accord que ce projet de loi devant ce Comité, et qui prévoit des mesures sécuritaires aux aéroports y compris la fouille des personnes et de la propriété pour la protection des passagers, des équipages et des aéronefs constituent un progrès nécessaire; et que ce



[Texte]

earliest possible moment so that there can be the legal authority to provide that protection?

**Mr. Watson:** Mr. Poulin, that would be precisely my point of view.

**Mr. Poulin:** It is comforting for me to hear you say that, Mr. Watson, and I enjoyed hearing what you had to say in your comments with respect to the security, the necessity of it, and the explanations. It is also comforting to know that your evidence given here today is corroborative of evidence that we have heard several times before by this Committee from other experts such as yourself. In other words, we have heard this many times before and it always comes out the same way, just the way you said it, that it is necessary to pass this bill and to pass it quickly.

I would like to go on to another point, Mr. Watson, and that is concerning the cost and who should pay for it. I think your view is that the cost should be borne generally by the people of Canada.

Is it not so, sir, that your capital, your equipment, your aircraft, your crews, and in fact your passengers, will be protected by the passage of this proposed act and since there are so many of your things involved, that possibly you should bear some of the costs of this security measure which is designed to not only protect your passengers but your property, and to secure the continued operation of your airlines?

**Mr. Watson:** Mr. Poulin, I may be repeating myself and you will forgive me, I am sure, but I think the industry has offered to share in part of the costs that have been occasioned by what appears to be a change in our society, for whatever reasons the change.

Ten years ago we could have operated the same facilities with the same aircraft without any security forces there at all, with the exception of the same reasons that railroads had police forces: to prevent pilferage, to prevent hobos from riding on the trains, and stuff of that nature. We would not have required this security at a substantial cost in our facilities if it had not been for this change in society. The airline industry did not cause this change. It just happens to be one of the phenomena that I suppose we are going to continue to expect to have happen in perpetuity. There are going to be evolutionary changes.

We have that part of the cost. We have interest money, the cost of money at roughly 8.5 per cent coming up on say a \$7 million airplane. We are going to have the equity in the aeroplane, but we are going to have an aeroplane, say, two years in advance. So 8.5 per cent on \$7 million for 2 years is a substantial cost to our company. However, it is not only that, because we find, due to certain requests that are being made by diplomatic agencies for exemption from screening and certain processes that they have to go through in order to be immune or exempt from screening, we have to hire additional supervisory personnel in order to accommodate them. So our costs are increasing seriously as a result of the security requirement and, therefore, in so far as the direct cost of screening is concerned I do not think the air carrier should be obliged—I do not think there is any cost-sharing arrangement available on the direct screening. We will secure our premises at a cost that our society has brought upon us.

[Interprétation]

projet de loi devrait être adopté le plus tôt possible afin de constituer l'autorité légale qui puisse établir sa protection?

**M. Watson:** Monsieur Poulin, cela est précisément mon point de vue.

**M. Poulin:** Je suis très heureux de vous l'entendre dire, monsieur Watson, et cela fait plaisir d'entendre aussi vos commentaires vis-à-vis la sécurité, la nécessité de la sécurité, et les explications. Il est aussi réconfortant de savoir que vos témoignages confirment d'autres témoignages donnés devant ce Comité par d'autres experts tel que vous-même. Autrement dit, nous avons déjà entendu tout ceci plusieurs fois comme vous l'avez dit, qu'il est nécessaire d'adopter ce projet de loi le plus tôt possible.

Je voudrais apporter un autre point, monsieur Watson, il s'agit du coût et qui devrait le payer. Votre opinion, je pense, c'est que la population du Canada devrait payer.

N'est-il pas vrai, monsieur, que votre capital, votre équipement, vos aéronefs, vos équipages, et en fait vos passagers, seront protégés par l'adoption de ce projet de loi et que, puisque tant de votre propriété y est impliqué, vous devriez peut-être payer une partie du coût de cette mesure sécuritaire qui vise non seulement la protection de vos passagers mais de votre propriété, et d'assurer le fonctionnement de vos compagnies aériennes?

**M. Watson:** Monsieur Poulin, il est possible que je me répète et vous me le pardonneriez, j'en suis certain, mais je pense que l'industrie a proposé de partager les coûts résultant de ce qui paraît être un changement dans notre société, quelles soient les raisons dans ce changement.

Il y a 10 ans, nous aurions pu faire fonctionner les mêmes services avec les mêmes aéronefs sans personnel de sécurité, avec l'exception des polices employées par les chemins de fer: pour empêcher les vols, et pour empêcher les marcheurs de monter sur les trains, etc. Nous avons besoin de ces mesures sécuritaires, à un prix considérable dans nos services, seulement à cause de ce changement dans la société. L'industrie aérienne n'a pas provoqué ce changement. Cela est simplement un phénomène que, j'imagine, il faut attendre dès maintenant. Des changements évolutifs vont se produire.

Nous avons cette partie des coûts. Nous avons les intérêts, le coût d'argent à environ 8.5 p. 100 sur un aéronef de \$7 millions. Nous allons avoir le capital que représente l'aéronef, mais nous aurons un aéronef, disons deux ans en avance. Alors, 8.5 p. 100 sur \$7 millions pour deux ans, est un coût considérable pour des compagnies. Cependant, cela n'est pas tout, car, en raison de certaines demandes faites par des agents diplomatiques, afin de les exempter de certains examens, nous devons embaucher du personnel de surveillance additionnel. Ainsi, nos coûts augmentent rapidement en raison du règlement de sécurité et je ne pense pas donc que la compagnie aérienne devrait payer le coût des mesures de sécurité—je ne crois pas qu'on a fait aucun arrangement pour partager les coûts des mesures directes de sécurité. Nous allons assurer la sécurité de nos locaux à un prix provoqué par la société.

[Text]

[Interpretation]

• 1120

**Mr. Poulin:** Mr. Watson, as I understand it, and correct me if I am wrong, when it was necessary for the railways to provide security for the things you have mentioned by providing railway police on the actual carrier itself, in their stations or, in fact, in their hotels to protect people and property, the railways at that time because of that phenomena in society paid for this cost themselves.

**Mr. Watson:** Mr. Poulin, with respect, I do not know of any air carrier in Canada that is drawing in some \$60-odd millions in federal subsidies.

**Mr. Poulin:** That is beside the point, those subsidies are given for specific purposes. However, they did, in fact, just to set the record straight, pay their own costs.

**Mr. Watson:** They are given the guarantee that the railways will make a profit.

**Mr. Poulin:** Mind you, the airlines in some instances, too, receive subsidies for an area where it is necessary to provide this service, to provide rates and whatever time is necessary for that particular industry or that particular part of the country, but we are talking now about security really notwithstanding the fact that they may be subsidized in another area for another purpose. I think I am correct in that statement, am I not, so far as you know?

**Mr. Watson:** I have perhaps misunderstood you, Mr. Poulin, but I do not agree. Perhaps I have misunderstood you.

**Mr. Poulin:** My understanding is that the railways, when required in the past, provided and paid for the security measures they needed through their police forces, through the CPR police force and through the CNR police force. They hired and paid these people to provide protection for their own property, the property of their passengers and their customers.

**Mr. Arrol:** Banks have their security forces. They were mentioned by Mr. Watson as an example. He said the police protect the banks, therefore, the government should provide for protection of the airports, but the banks, in fact, provide their own security forces.

**Mr. Poulin:** Yes. Maybe we can have the same kind of distinction here when an offence is actually committed. That is why the Royal Canadian Mounted Police are there. Once detection has been made of an offensive weapon or explosives in baggage, the peace officer who is a member of the Royal Canadian Mounted Police would move in, would be given the information, and would then presumably make the arrest in the same way, as Mr. Arrol has pointed out happens in the banks with their own security force, but when an offence is detected the one who makes the arrest is the peace officer who might be a member of a municipal or provincial police force. Maybe that is the kind of thing we should be looking at here. However, I do not want

**M. Poulin:** Monsieur Watson, selon ce que j'ai compris, quand les chemins de fer devaient assurer la sécurité des choses que vous avez citées, en fournissant des policiers sur les trains, par leur garde, ou en fait, dans leurs hôtels, pour protéger les gens et la propriété, les chemins de fer ont dû payer le coût de ces phénomènes à ce moment-là.

**M. Watson:** Monsieur Poulin, j'ignore l'existence de compagnie aérienne au Canada qui obtiendrait des subventions du gouvernement fédéral d'environ \$60 millions.

**M. Poulin:** Cela est en dehors du sujet, car ces subventions sont accordées pour des besoins spécifiques. Cependant, ils ont en effet payé leurs propres frais.

**M. Watson:** Ils ont donné une garantie que les chemins de fer réaliseront un profit.

**M. Poulin:** Mais les compagnies aériennes, dans certains cas, reçoivent des subventions pour une région dans laquelle il est nécessaire de fournir des services, de fournir des tarifs et le temps nécessaire pour l'industrie en question ou la région du pays en question, mais nous parlons maintenant de la sécurité, nonobstant le fait qu'elles puissent être subventionnées dans une autre région ou pour une autre raison. Je crois que j'ai raison, n'est-ce pas, autant que vous le sachiez?

**M. Watson:** Il est possible que je vous ai mal compris, monsieur Poulin, mais je ne suis pas d'accord. Je n'ai peut-être pas compris.

**M. Poulin:** Je voulais dire que l'an passé, quand les chemins de fer devaient fournir et payer des mesures de sécurité nécessaires au moyen de leurs policiers, c'est-à-dire les polices du chemin de fer Canadien Pacifique, du chemin de fer Canadien National, ils ont embauché et payé ces gens pour protéger leurs propriétés, les propriétés de leurs passagers et les passagers.

**M. Arrol:** Les banques possèdent leurs propres agents de sécurité. M. Watson les a citées comme exemples. Il a dit que la police protège les banques, et que le gouvernement devrait donc fournir de la protection pour les aéroports, mais, en effet, les banques fournissent leurs propres agents de sécurité.

**M. Poulin:** Oui. Nous pourrions peut-être avoir le même genre de distinction ici, quand une infraction est commise. C'est la raison pour laquelle nous avons la Gendarmerie royale du Canada. Si on découvre des armes ou des explosifs dans les bagages, l'agent de la paix, qui est membre de la Gendarmerie royale du Canada serait appelé, serait renseigné et puis il est à croire, arrêterait la personne en question, de la même manière citée par M. Arrol dans les banques qui possèdent leurs propres forces de sécurité, mais quand une infraction est découverte, la personne qui opère la restriction et l'agent de paix qui pourrait être un membre de la police municipale ou provinciale. Cela est peut-être le genre de choses que nous devrions examiner ici. Cependant, je ne veux



## [Texte]

to take too much time because I know how much time this bill has taken already.

Mr. Watson, do you have any real doubts that you will be able to work out a satisfactory arrangement with the Ministry in respect of cost after this bill is passed?

• 1125

**Mr. Watson:** I do not have any real doubt that there will be some satisfactory arrangement worked out in respect of who will pay for this type of security. I am not in a position, of course, to be able to make an advanced determination of what it might be. However, I do know that the Minister and all of his people recognize that the air carrier network in Canada, while holding even on a profit basis or maybe making a few dollars, if you want to take the return on investment, which is really the fundamental figure that you should be looking at, the figures of 2.7 and 3.1 per cent return on invested capital are not adequate to encourage investors to the air transportation business. The minister is very much aware of that, and so are his people. And without the investment community behind the air transportation business, the Canadian public is ultimately going to suffer. Those figures are all available through Statistics Canada. The air transportation business simply cannot stand many more increases in costs. We are going to continue to encourage the Minister on behalf of the government in hopes that he can encourage the government to accept the responsibility for screening so long as he and the industry deem that screening at the airport is necessary and on the trade-off that the carriers will provide security for their own equipment and their own facilities, which is also in the public interest.

**Mr. Poulin:** Mr. Watson, after what you say and what I have heard the officials of the department say, I too am satisfied that you will be able to work out a satisfactory cost basis on this, from what I have heard in this Committee over many, many weeks. But I am concerned that the public may well suffer if we do not get this bill passed and have the law of the land well determined and have the proper force of law behind the procedure that is now going on, and especially in view of the fact that we also have an international conference which I understand is taking place soon to discuss hijacking and the type of laws that will be relevant across the world. I am concerned for Canada's going to that conference without having this bill passed and for the people of this country not having this bill passed now. It seems to me that we have delayed this so much unnecessarily and we should move this into the House of Commons just as quickly as possible.

I thank you, Mr. Watson, for your very helpful testimony, but I would point out to the members of the Committee that it is really just corroborative of things we have heard many times before. Thank you very much, sir.

## [Interprétation]

pas insister trop car je sais combien de temps ce projet de loi a déjà occupé.

Monsieur Watson, avez-vous de véritables doutes que vous pourriez faire un arrangement satisfaisant avec le ministère quant aux coûts lorsque ce projet de loi sera adopté?

**M. Watson:** Je n'ai aucun doute qu'on pourra faire un accord satisfaisant à l'égard de qui paiera ce genre de sécurité. Je ne suis pas, évidemment, en mesure de prévoir les détails de cet accord. Ce que je sais, cependant, c'est que le ministre et tout son personnel reconnaissent que le réseau de transport aérien du Canada, bien que maintenu même sur une base de bénéfice ou réalisant peut-être quelques dollars, si vous tenez compte des recettes provenant de l'investissement qui sont vraiment les chiffres fondamentaux dont il faut tenir compte, ces chiffres de 2.7 et 3.1 p. 100 représentant les recettes sur le capital investi ne sont pas suffisants pour encourager les investisseurs aux entreprises du transport aérien. Le ministre le fait très bien ainsi que son personnel. Et à défaut d'investissement de la collectivité, pour aider aux entreprises du transport aérien, la population canadienne souffrira finalement des conséquences. Ces chiffres sont tous disponibles par l'intermédiaire de Statistique Canada. Les entreprises de la transportation aérienne ne peuvent absolument pas supporter de nouvelles augmentations de coût. Nous avons l'intention d'encourager le ministre avec l'espoir qu'il puisse convaincre le gouvernement d'accepter la responsabilité de l'examen aussi longtemps que lui et l'industrie considéreront que l'examen à l'aéroport est nécessaire et avec l'entente que les transporteurs assureront de la sûreté de leur propre équipement et de leurs propres installations ce qui est également dans l'intérêt du public.

**M. Poulin:** Monsieur Watson, après ce que vous dites et ce que j'ai entendu dire par les hauts fonctionnaires du ministère, je suis également certain que vous serez en mesure d'établir une base des coûts satisfaisante sur ce point; c'est également ce que j'ai entendu dire au cours des réunions de ce Comité depuis quelques semaines. Mais je suis préoccupé à l'idée que le public pourrait en ressentir les répercussions si ce bill n'était pas adopté et si nous n'avions pas la loi du pays bien déterminée et la force de loi nécessaire à la procédure qui se déroule maintenant surtout compte tenu du fait que nous avons également une conférence internationale qui, si je comprends bien, aura lieu bientôt pour discuter de la piraterie et du genre de lois qui seraient pertinentes dans le monde entier. Je suis préoccupé à l'idée que le Canada se rende à cette conférence sans que ce bill ait été adopté et je suis inquiet pour la population de notre pays. Il me semble que nous avons retardé d'une façon qui n'était pas nécessaire et nous devrions le passer à la Chambre des communes aussi rapidement que possible.

Je vous remercie, monsieur Watson, de votre très utile témoignage, mais je désire souligner aux membres du Comité que ce que vous avez dit ne fait que confirmer ce que nous avons entendu ici à maintes reprises. Je vous remercie beaucoup, monsieur.

[Text]

**The Chairman.** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman and Mr. Watson, when you were talking about a head tax and being opposed to it, were you referring to a separate extra charge?

**Mr. Watson:** Yes, it would be a file tariff tax.

**Mr. Benjamin:** It would be included in your air fare when you bought your ticket?

**Mr. Watson:** It would be added to it and it would show on the bottom of the ticket as security tax or something like that, in cents or dollars. You would have to make a determination of what you were going to charge from that particular station if you went that way. It is administratively unwieldy. The other factor is that we have other regulations in other segments of the ministry and the Canadian Transport Commission that say that you cannot charge anything unless you have a file tariff board. So we would have to be in a position to file a tariff that would show that a boarding passenger at Regina would have 16 cents added to his ticket, a boarding passenger at Resolute Bay would have \$7 added to his ticket. We serve 46 stations, so we would have 46 separate tariff filings and a really complicated, unwieldy program.

**Mr. Benjamin:** Yes, I agree with you in being opposed to a head tax. What you would have to do is to take the total costs of your security operations over your whole system and then build it into your air fare rather than having a separate head tax.

• 1130

**Mr. Watson:** Yes, but then you are going to treat very unfairly the fellow that travels 22 minutes from Vancouver to Kelowna, as compared with the person that travels from Calgary to Inuvik, 1,500 miles.

**Mr. Benjamin:** But they will not know the difference.

**Mr. Watson:** Oh, yes they will.

**Mr. Benjamin:** In terms of security that the airlines have already been doing and doing very well—I am glad to see Mr. Blair here, he is earning his fee this morning—it has been said to us that without this bill passengers legally can refuse to be searched and can refuse to open their luggage. In your view or that of your legal advisers, is that correct?

**Mr. Watson:** Our legal advice on that is that it is correct. We have one alternative and that is we are entitled to refuse anybody passage for almost any reason: if we do not like their behaviour pattern; or if they refuse to open their luggage if we want to check it. Even before we had the hijacking problem we had that privilege to refuse passage. That is the way it is now.

**Mr. Benjamin:** In the area of common carriers this is quite historical is it not—back to the stagecoach days?

[Interpretation]

**Le président:** La parole est à M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président et monsieur Watson, lorsque vous avez mentionné un impôt par tête et que vous vous y êtes opposé, vous faisiez allusion à un supplément séparé?

**M. Watson:** Oui, il s'agirait d'un impôt tarifaire.

**M. Benjamin:** Serait-il compris dans votre transport aérien lorsque vous achetez votre billet?

**M. Watson:** Cet impôt y serait ajouté et il serait indiqué au bas du billet comme un impôt de sûreté ou quelque chose du genre, en cents ou en dollars. Vous devriez déterminer ce que vous avez l'intention d'imposer de cet endroit particulier si vous acceptez cela. Sur le plan administratif c'est une mesure compliquée. L'autre facteur est que nous avons des règlements dans d'autres segments de l'industrie et la Commission canadienne des transports qui prévoit que vous ne pouvez pas demander à moins que vous n'avez déposé un tarif. Ainsi, nous devrions être en mesure de déposer un tarif qui indiquerait qu'un passager partant de Regina devrait payer 16c. en surplus qui seraient ajoutés à son billet alors qu'un passager qui partirait de Resolute Bay aurait 7 dollars d'ajoutés au prix de son billet. Nous desservons 46 aéroports; nous devrions donc avoir 46 tarifs séparés ce qui est un programme extrêmement compliqué.

**M. Benjamin:** Oui, je suis d'accord avec vous en vous opposant à un impôt par tête. Ce que vous devriez faire serait de prendre les coûts globaux de vos opérations de sûreté sur votre réseau entier et ensuite les ajouter aux frais de transport plutôt que d'avoir un impôt séparé par tête.

**M. Watson:** Oui, mais vous serez alors très injuste envers celui qui fait un voyage de 22 minutes entre Vancouver et Kelowna comparativement à celui qui se rend de Calgary à Inuvik, distance de 1,500 milles.

**M. Benjamin:** Oui, mais ils ne sauront pas qu'il y a une différence.

**M. Watson:** Bien sûr, ils le sauront.

**M. Benjamin:** Pour ce qui est de la sécurité, les compagnies aériennes s'en occupent déjà et elles font très bien les choses—je suis heureux de voir que M. Blair est ici, il gagne bien son argent ce matin—on nous a dit que sans ce projet de Loi, les passagers peuvent légitimement refuser d'être fouillés et d'ouvrir leurs bagages. A votre avis, ou à celui de vos conseillers juridiques est-ce juste?

**M. Watson:** Au dire de nos conseillers juridiques, c'est juste. Il y a une autre possibilité, c'est-à-dire que nous avons le droit de refuser le passage pour à peu près n'importe quelle raison: si nous n'aimons pas leur comportement; ou s'ils refusent d'ouvrir leurs bagages quand nous voulons les vérifier. Même avant que se pose le problème de la piraterie aérienne, nous avions ce privilège de refuser le passage. Il en est ainsi actuellement.

**M. Benjamin:** Pour ce qui est des transporteurs en commun, c'est historique, n'est-ce pas? Nous revenons à l'époque des diligences?



[Texte]

**Mr. Watson:** Yes, that is right.

**Mr. Benjamin:** You have the right to refuse carrying a person or property for any reason that you choose.

**Mr. Watson:** That is correct.

**Mr. Benjamin:** So in strictly legal terms those who refuse to go through the magnetometer or refuse to open checked pieces of luggage for a plane which they were not boarding, you can still refuse to either carry them, their luggage, their freight or their express.

**Mr. Watson:** That is correct.

**Mr. Benjamin:** For the meeting in Rome on August 28, with or without this law, Canada's reputation and standing and its position in terms of security, competence and so forth is not in question, is it?

**Mr. Watson:** Oh, I would say that it would be in question.

**An hon. Member:** Hear! Hear!

**Mr. Watson:** I would say that the countries of the world, with the exception of one or two countries that we know of, are expecting full co-operation from Canada. In fact, they are expecting Canada and the United States to lead the way in the world.

**Mr. Benjamin:** Has not this full co-operation been going on in practice?

**Mr. Poulin:** Everywhere but this Committee.

**The Chairman:** Order, Mr. Poulin. You have had your say. Mr. Benjamin.

**Mr. Watson:** Co-operation between countries, Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** No, in terms of the application of security.

**Mr. Watson:** Oh, the application of it.

**Mr. Benjamin:** Yes. Can anybody fault Canada or any of its air carriers in terms of the job being done now and has been done for a number of months?

**Mr. Watson:** No. On January 9—I remember the date very vividly because I had to leave Hawaii to come to Ottawa for the meeting—the airline presidents sat around with the Minister and his senior staff and we talked seriously about the problems as we envisaged them, the problems that could be endangering the Canadian travelling public. We entered into an arrangement of mutual good faith with the Minister. That is exactly what it was. He said: I simply cannot get our machinery in motion fast enough to meet our responsibility to the Canadian travelling public so I must ask you, as chief executive officers of your respective companies, to carry the ball until such time as we can get our machinery in motion. And the question, of course, was asked of the Minister—I can-

[Interprétation]

**M. Watson:** Oui, c'est juste.

**M. Benjamin:** Vous avez le droit de refuser le transport d'une personne ou de biens pour n'importe quelle raison?

**M. Watson:** C'est juste.

**M. Benjamin:** Donc, en terme purement juridique, ceux qui refusent de passer dans le magnétomètre ou d'ouvrir une pièce de bagage consignée pour un avion dans lequel ils ne montent pas, vous pouvez encore refuser de les transporter, transporter leurs bagages ou leur express.

**M. Watson:** C'est juste.

**M. Benjamin:** Pour ce qui est de la réunion à Rome, le 28 août, que cette Loi existe ou non, la réputation et la position du Canada, pour ce qui est de la sécurité de la compétence et ainsi de suite n'est pas en jeu n'est-ce pas?

**M. Watson:** Je dirais qu'elle serait remise en question.

**Une voix:** Bravo!

**M. Watson:** Je dirais que tous les pays au monde, à l'exception d'un ou deux pays que nous connaissons, attendent une entière coopération de la part du Canada. De fait, ils s'attendent à ce que le Canada et les États-Unis mènent le jeu dans le monde.

**M. Benjamin:** En pratique, cette entière collaboration n'a-t-elle pas toujours existé?

**M. Poulin:** Partout, sauf au Comité.

**Le président:** A l'ordre, monsieur Poulin. Vous avez eu l'occasion de parler. Monsieur Benjamin.

**M. Watson:** La collaboration entre les pays, monsieur Benjamin?

**M. Benjamin:** Non, l'application des mesures de sécurité.

**M. Watson:** Oh, leur application.

**M. Benjamin:** Oui. Peut-on adresser des reproches au Canada ou à l'un ou l'autre de ces transporteurs aériens quant au travail qui s'y fait maintenant et qui s'est fait depuis un bon nombre de mois?

**M. Watson:** Non. Le 9 juillet—je me souviens très bien de la date parce que j'ai dû quitter Hawaii pour venir à Ottawa pour la réunion—les présidents des compagnies aériennes ont rencontré le ministre et ses hauts fonctionnaires et nous avons discuté sérieusement du problème tel que nous l'envisagions, des problèmes qui pouvaient mettre en danger les Canadiens qui voyagent. Nous avons fait un arrangement de bonne foi avec le ministre. C'est exactement de cela qu'il s'agissait. Il a dit: «je ne peux tout simplement pas faire fonctionner des mécanismes assez rapidement pour me conformer à notre responsabilité envers les Canadiens qui voyagent. Je dois donc demander, en qualité de directeur exécutif en chef de vos compagnies respectives, de continuer à

**[Text]**

not remember the exact language—but when, Mr. Minister, do you think you could have your machinery in motion for example, airport patrol guards and better fencing and so on?

• 1135

He gave us an indication then that he believed, although he did not have any certain knowledge, but he believed it was possible for the Government of Canada to be in such a position within six months time, certainly before autumn. I can remember that statement, before autumn. So we said, well, we recognize the problems, and I am not really speaking for the rest of the industry but I am trying to recollect how the meeting went, we recognize the difficulty in moving legislation when there are perhaps other many, many serious priorities that take a higher position, although we cannot believe that there are many priorities that should take a higher position than this one. It may not get the priority it deserves, therefore, we recognize that time is required. We also recognize that you must have some piece of legislation before you have the power to do the things you need to do. You simply cannot do some of the things that are necessary without being empowered to do so.

In the meantime, we will try to act as responsible air carriers. We will take upon ourselves to do things that even we should not perhaps properly be doing. For example, we knew right away and we had been warned by our trade union people not to expect them to do any screening because they were not paid to go sticking their hands into somebody's briefcase. They were there to write tickets, to take tickets, to check baggage through the process and so on, particularly after the fellow in New York, an Eastern Airlines agent, had been blown up by one of these exercises of screening. So our people and each airline were clearly of the understanding that we could not expect our own staff to do this, that we would have to hire staff to do this.

Notwithstanding that we gave the Minister an undertaking that we would hold the fort until he could develop enabling legislation to meet this public requirement and it was an agreement of mutual good faith as far as we were concerned, at least.

**The Chairman:** Your last question.

**Mr. Benjamin:** Then this bill extends and reinforces authority you already have under other legislation?

**Mr. Watson:** May I have it again, please?

**Mr. Benjamin:** This bill extends and reinforces authority that you already have under other legislation?

**Mr. Watson:** No, we do not have any authority. This bill provides authority to the Minister.

**The Chairman:** For what you are already doing?

**[Interpretation]**

vous occuper de la question jusqu'à ce que nous puissions faire fonctionner notre mécanisme. Ensuite, naturellement, on a posé la question au ministre—je ne me souviens pas des termes exacts—on lui a demandé, s'il pensait que vous pouviez commencer à appliquer les mesures, par exemple, les gardes de patrouille à l'aéroport, les clôtures et ainsi de suite?

Il nous a indiqué qu'il croyait, sans en être certain, qu'il était possible que le gouvernement du Canada se retrouve dans une telle position, dans six mois, certainement vers l'automne. Je me souviens très bien de la déclaration, avant l'automne. Nous avons donc dit, «très bien, nous reconnaissons l'existence de ces problèmes», et je ne parle pas au nom du reste de l'industrie, j'essaie de me souvenir de la façon dont s'est déroulée la séance, nous avons reconnu qu'il était difficile de présenter une législation, lorsqu'il y avait tant de problèmes sérieux qui étaient plus prioritaires, bien que nous ne puissions croire qu'il y ait beaucoup de problèmes qui soient plus prioritaires que le nôtre. On ne lui accorde peut-être pas la priorité nécessaire, nous reconnaissons donc qu'il faudra du temps. Nous reconnaissons aussi qu'il faut une législation avant d'avoir le pouvoir de faire les choses dont on a besoin. On ne peut tout simplement faire certaines choses qui sont très nécessaires, sans avoir les pouvoirs de le faire.

Pendant ce temps, nous essaierons d'être des transporteurs aériens responsables. Nous nous engageons à effectuer certaines opérations qu'en réalité nous ne devrions probablement pas faire. Par exemple, nous savions dès le début, et les membres de nos syndicats nous en avaient avertis, qu'il ne fallait pas s'attendre à ce que nos employés fassent des fouilles, car ils ne sont pas payés pour fouiller la valise de quelqu'un. Ils ont été engagés pour écrire les billets, pour prendre les billets, pour vérifier les bagages, et ainsi de suite, surtout après l'incident de New York, où un agent de vérification de la Eastern Airlines a été tué en effectuant une fouille. Notre compagnie, comme toutes les autres compagnies aériennes, a donc compris très clairement qu'il ne fallait pas s'attendre à ce que notre personnel effectue ce travail, il nous faudrait pour cela engager un personnel supplémentaire.

Car nous nous étions engagés vis-à-vis le Ministre à accomplir cette tâche jusqu'à ce qu'une législation lui permette de satisfaire aux exigences du public. Et il s'agissait d'un accord de bonne foi, du moins en ce qui nous concerne.

**Le président:** Votre dernière question.

**M. Benjamin:** Ce bill étend donc et renforce l'autorité que vous aviez déjà en vertu d'autres législations?

**M. Watson:** Pourriez-vous répéter, s'il vous plaît?

**M. Benjamin:** Ce bill étend et renforce l'autorité que vous aviez déjà en vertu d'autres législations?

**M. Watson:** Non, nous n'avons aucune autorité. Le bill donne des pouvoirs au Ministre.

**Le président:** Le pouvoir de faire ce que vous êtes déjà en train de faire?



[Texte]

**Mr. Benjamin:** Earlier you said that you have the right to refuse to carry.

**Mr. Watson:** To refuse passage. I think we will always retain that. As far as I understand it, we will always retain that right.

**Mr. Benjamin:** So the bill does not really make any change in that?

**Mr. Watson:** It does not change our right to refuse passage, no.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have been impressed with the urgency of this matter; how important it is to get it passed quickly. The bill was given first reading on January 22. Despite all this urgency, the bill was not called for second reading till April 18. Then, gosh, Mr. Chairman, with all this urgency, you know, we have a meeting coming up in Rome on August 28, we did not get this into committee until June 7. Mr. Watson has confirmed what I had thought I knew, having worked on the railway for a number of years, that the right to refuse passage or carriage of persons or goats is already in the law, for whatever reason the common carrier chooses.

• 1140

Have I used up my time, Mr. Chairman?

**The Chairman:** You have, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** All right. I have two more pages of questions. I will pass.

**The Chairman:** Mr. Watson, do you have any comment on Mr. Benjamin's last statement?

**Mr. Watson:** No.

**The Chairman:** Mr. Turner then.

**Mr. Poulin:** Well, I do. I have some comments on a point of order, respecting that, Mr. Chairman. I am just looking for the Minutes of the last meeting. On a point of order, Mr. Chairman...

**The Chairman:** Mr. Poulin, on a point of order.

**Mr. Poulin:** Respecting what Mr. Benjamin had to say about the urgency, I presume from his words that he is now convinced of the urgency. It has come forth from virtually every witness that this is an urgent matter and, indeed, from the Minister. It has been here since June 7 until today, which is July 26. There have been repetitive statements by different witnesses going over the same thing, time and time again. Mr. Benjamin would have us believe it is the government's fault for bringing it on late, it is the government's fault for referring it to committee late, which is not in accordance with the facts at all, Mr. Chairman.

The committee has been dealing with this and could have dealt with it far more expeditiously were it not for

[Interprétation]

**M. Benjamin:** Vous avez dit précédemment que vous aviez le droit de refuser de transporter.

**M. Watson:** Le droit de refuser l'accès. Je crois que nous le conserverons toujours. D'après ce que je peux comprendre, nous conserverons toujours ce droit.

**M. Benjamin:** Le bill ne change donc rien en réalité dans ce domaine?

**M. Watson:** Non, il n'a aucun effet sur notre droit de refuser l'accès.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai été très impressionné par la célérité dont vous avez fait preuve dans cette question; il semble très important que le bill soit adopté rapidement. La première lecture du bill avait été faite le 22 janvier. Malgré la nécessité de faire adopter rapidement le bill en question, la seconde lecture n'a eu lieu que le 18 avril. Et, vous savez, monsieur le président, nous avons une séance à Rome le 28 août, pourtant le Comité n'a été saisi de la question que le 7 juin. M. Watson a confirmé ce que je croyais, après avoir travaillé de nombreuses années pour les chemins de fer, c'est-à-dire que le droit de refuser le passage ou le transport de personnes ou de chèvres existe déjà dans la loi, et le transporteur peut invoquer n'importe quelle raison.

Le temps qui m'était alloué est-il écoulé, monsieur le président?

**Le président:** Oui, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Très bien. J'ai encore deux pages de questions. J'en resterai là.

**Le président:** Monsieur Watson avez-vous des commentaires à faire sur la dernière déclaration de M. Benjamin?

**M. Watson:** Non.

**Le président:** Monsieur Turner.

**M. Poulin:** Eh bien, j'ai des commentaires à faire quant à un rappel au Règlement se rapportant à cela, monsieur le président. Je cherche le procès-verbal de la dernière réunion. Relativement à un rappel au Règlement, monsieur le président...

**Le président:** Monsieur Poulin, relativement à un rappel au Règlement.

**M. Poulin:** Quant à ce que M. Benjamin avait à dire relativement à la nature pressante, je suppose d'après ce qu'il a dit qu'il est maintenant convaincu de la nature urgente de cette affaire. Presque tous les témoins se sont accordés à dire qu'il s'agit d'une question urgente même le ministre. La question est à l'étude depuis le 7 juin, et nous sommes aujourd'hui le 26 juillet. Les mêmes déclarations ont été faites par différents témoins sur le même sujet à plusieurs reprises. M. Benjamin voudrait nous faire croire que c'est la faute du gouvernement qui en a discuté trop tard et qui en a remis la question entre les mains du Comité trop tard, ce qui n'est pas conforme au fait du tout, monsieur le président.

Le Comité a étudié la question et aurait pu le faire beaucoup plus rapidement s'il n'avait eu à faire face à

[Text]

the delaying tactics used by the Conservatives and the New Democratic Party.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, this is not a point of order.

**Mr. Poulin:** At the last meeting, I believe it was Mr. Benjamin who indicated that this would not pass this committee unless and until certain things were done that he wanted to see done, which has nothing to do with this bill. He wants something else brought to the committee and unless and until that is done, it is not going to go through. It is a shameful thing to think the Opposition are going to prevent the people of Canada having this protection because they want something else completely and entirely different.

**The Chairman:** Order, Mr. Poulin. I recognize your extreme desire, but really, it was not a point of order. Mr. Turner has the floor.

**Mr. Turner (London East):** Mr. Watson, the CPR and the CNR have their own police force which they pay, and they pay union rates; they do not pay minimum wages like most security systems. The bus lines hire off-duty policemen to police the property and passengers at the bus terminal; they pay the going rate that that police force is receiving. Also, the steamship companies provide security service for their property and their passengers. Is it not true that the companies pay for this service and they all pay much more than the security people are now earning at the airports?

**Mr. Watson:** Sir, with respect, I do not have any knowledge of the bus companies. I do not know that that one steamship company that operates in competition with us on the West Coast received some \$6 or \$8 million in subsidy the other day. I have to say that I am not really knowledgeable on steamship companies, but I know that one steamship company operating on the West Coast—and we are competing with them for freight—is operating on a substantial subsidy. Regardless of what subsidies are directed for, one of the fundamental reasons is to keep that company in business so it can provide a public service. In order to stay in business, it must be profitable. I have no comment on the bus companies.

**Mr. Turner (London East):** For many, many years the security systems of the airlines used retired personnel who were already on pension, and this is the reason why they got away with a minimum wage. Now you are in a different situation. Many of the people whom the airlines are using in their security systems are young people. They have a wife and family to support. How in the world do you expect them to live on the minimum wage?

**Mr. Watson:** With deference and respect, sir, we are not the people who are paying them the minimum wage.

**Mr. Turner (London East):** Who is paying them, then?

[Interpretation]

l'obstruction de la part des conservateurs et du nouveau parti démocratique.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement.

**M. Poulin:** Lors de la dernière réunion, je crois que c'est M. Benjamin qui a déclaré que cela n'irait pas plus loin que le Comité à moins que certaines choses qui à son avis devraient être faites soient faites, ce qui n'a rien à voir avec ce projet de loi. Il désire que quelque chose d'autre soit étudié par le Comité et jusqu'à ce que cela ne soit fait, le bill ne sera pas adopté. Il est honteux de croire que l'opposition empêchera les Canadiens d'avoir cette protection parce qu'ils veulent quelque chose d'autre qui est complètement différent.

**Le président:** A l'ordre, monsieur Poulin. Je reconnais ce que vous pouvez souhaiter mais vraiment il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement. Monsieur Turner a la parole.

**M. Turner (London Est):** Monsieur Watson, le CPR et le CNR ont leurs propres polices qui reçoivent leurs taux des syndicats; ils ne paient pas le salaire minimum comme la plupart des systèmes de sécurité. Les lignes d'autobus embauchent des policiers qui ne sont pas en service pour surveiller la propriété et les passagers au terminus d'autobus. Ils paient le taux en vigueur que cette force policière reçoit. Les sociétés de paquebots fournissent également le service de sécurité pour leur propre propriété et leurs passagers. Il est faux de dire que les sociétés paient pour leur service et qu'elles paient toutes beaucoup plus que les employés de sécurité reçoivent actuellement aux aéroports?

**M. Watson:** Monsieur, je ne connais pas le cas des sociétés d'autobus. Je sais qu'une société de paquebot qui est notre concurrente sur la côte Ouest a reçu une subvention de 6 ou 8 millions de dollars l'autre jour. Je dois dire que je ne m'y connais pas beaucoup dans le domaine des sociétés de paquebot, mais je sais que l'une d'elles exploitait la côte Ouest—et nous sommes en concurrence avec elle pour la marchandise—reçoit d'importantes subventions. Indépendamment de la raison pour laquelle les subventions sont accordées, l'une des raisons fondamentales est de garder la société en affaires afin qu'elle puisse fournir un service au public. Pour pouvoir rester en affaires, elle doit être rentable. Je n'ai pas de commentaire à faire pour ce qui est des sociétés d'autobus.

**M. Turner (London Est):** Pendant de nombreuses années, les systèmes de sécurité des compagnies d'aviation, embauchaient du personnel retraité qui recevait déjà une pension et c'est pourquoi ils pouvaient payer le salaire minimum. Il s'agit ici d'une situation différente. Beaucoup de ceux que les compagnies d'aviation utilisent au sein de leurs systèmes de sécurité sont des jeunes gens. Ils ont une femme et une famille à nourrir. Comment vous attendez-vous à ce qu'ils puissent vivre avec le salaire minimum?

**M. Watson:** Malgré tout le respect que je vous dois, monsieur, nous ne sommes pas ceux qui leur versons le salaire minimum.

**M. Turner (London Est):** Qui les paie alors?



[Texte]

**Mr. Watson:** I am not the chief executive officer of Pinkerton's, sir, Uniguard. I run the airline.

**Mr. Turner (London East):** Is your airline unionized?

**Mr. Watson:** Yes, we have seven operating unions.

**Mr. Turner (London East):** Why do you not follow the principle through on your security system?

**Mr. Watson:** I do not run Pinkerton's.

**Mr. Turner (London East):** So, in other words, you hire a scab outfit?

• 1145

**Mr. Watson:** No. It may be that the government is hiring them.

**Mr. Turner (London East):** The only reason you hire them is because they are cheap; you can save money.

**Mr. Watson:** Yes, absolutely. Is saving money sinful?

**Mr. Turner (London East):** You expect these people, or somebody else to pick up the difference when they cannot make it in their way of life. They have to have a home; they have to pay rent. You could not pay it, and neither could I, so why should they be expected to?

**Mr. Watson:** I cannot speak for Pinkertons.

**Mr. Turner (London East):** Do you make the minimum wage?

**Mr. Watson:** Why would you ask...

**The Chairman:** Order, order. Mr. Turner, the question of security is the matter before the Committee.

**Mr. Turner (London East):** I just asked about security: why do they not pay the wages people are entitled to?

**The Chairman:** If you feel that the wages paid will not get top security your question is in order. The question of union shop or non-union shop is not before the Committee.

**Mr. Turner (London East):** This is what I am coming to, Mr. Chairman: they are not getting top people at security because they are not prepared to pay the money.

**The Chairman:** If you feel that, because they are not paying them enough, security is not top, you can question Mr. Watson along that line.

**Mr. Turner (London East):** That is right: all you have to do is go into an airport, stand back and look to see what is going on.

**The Chairman:** I just wanted to bring you to the point that is before the Committee: the question of the degree

[Interprétation]

**M. Watson:** Je ne suis pas l'agent exécutif en chef de Pinkertons, monsieur ou d'Uniguard. Je suis responsable d'une compagnie d'aviation.

**M. Turner (London Est):** Votre compagnie est-elle syndiquée?

**M. Watson:** Oui, nous avons 7 syndicats.

**M. Turner (London Est):** Pourquoi n'impliquez-vous pas le principe à votre système de sécurité?

**M. Watson:** Je ne suis pas chargé des Pinkertons.

**M. Turner (London Est):** Autrement dit, vous embauchez des canailles?

**M. Watson:** Non. Le gouvernement pourra peut-être les embaucher.

**M. Turner (London-Est):** La seule raison pour laquelle on les engage c'est qu'ils sont bon marché; de cette façon, nous épargnons de l'argent.

**M. Watson:** Oui, parfaitement, a-t-on tort de vouloir épargner de l'argent?

**M. Turner (London-Est):** Vous vous attendez à ce que ces gens ou quelqu'un d'autre paient la différence alors qu'ils ne peuvent pas la payer dans la façon de vivre. Ils doivent payer une maison, ils doivent payer un loyer. Vous ne pouvez le payer ni moi non plus, donc, pourquoi s'attend-on à ce qu'ils les paient?

**M. Watson:** Je ne peux pas prendre la parole pour la région de Pinkertons.

**M. Turner (London-Est):** Faites-vous le salaire minimum?

**M. Watson:** Pourquoi demandez-vous...

**Le président:** A l'ordre monsieur Turner. La question à l'étude au comité est celle de la sécurité.

**M. Turner (London-Est):** Je me renseignais tout simplement au sujet de la sécurité, pourquoi ne paie-t-on pas les salaires auxquels les gens ont droit?

**Le président:** Si vous estimez que le salaire payé ne fournira pas la sécurité maximale, votre question est réglementaire. La question des ateliers syndiqués et non syndiqués n'est pas à l'étude au comité.

**M. Turner (London-Est):** Voici où je veux en venir, monsieur le président: ils n'ont pas le personnel qualifié pour la sécurité car ils ne sont pas prêts à payer le salaire voulu.

**Le président:** Si vous estimez que la sécurité n'est pas la meilleure à cause du fait qu'on ne les paie pas assez, vous pouvez vous adresser à M. Watson à ce sujet.

**M. Turner (London-Est):** C'est exact: tout ce que vous avez à faire c'est d'aller dans un aéroport de vous arrêter et de regarder ce qui s'y passe.

**Le président:** Je voulais tout simplement vous ramener au point à l'étude au comité: c'est-à-dire, une partie

**[Text]**

of security that may be lost because of the lowering of wages, or because of the minimum wage being abused—but certainly not whether or not Mr. Watson is right in hiring a union-shop or a nonunion-shop organization.

**Mr. Turner (London East):** Is it not true, Mr. Watson, that not all people in Canada use airline service—not everybody flies?

**Mr. Watson:** You are right, sir. There is...

**Mr. Turner (London East):** Can you tell me what percentage of Canadians use air service?

**Mr. Watson:** One hundred per cent are touched by air transportation.

**Mr. Turner (London East):** I mean as passengers, actually travelling?

**Mr. Watson:** Forty-two.

**Mr. Turner (London East):** Is it true that 20 per cent of the population has never been on an aircraft flight?

**Mr. Watson:** I do not doubt that.

**Mr. Turner (London East):** Why should the government, or these people and the people of this nation, pay for the airlines' security when all other modes of transportation provide a security service charged through the price of the ticket or the cost of transporting goods?

**Mr. Watson:** I suppose for the same reason that I pay unemployment insurance when I do not need it.

**Mr. Turner (London East):** You are not guaranteed a job, nobody is guaranteed a job. We could all be out of work 10 years from now. You do not know whether you will be in business 10 years from now.

**Mr. Kempling:** The way you guys are going maybe we will be.

**Mr. Turner (London East):** As Mr. Benjamin said, bus companies and railways have always had the right to refuse to allow passengers. In addition to that, if the railway or bus people have trouble with passengers en route, they have the right to wire ahead and have these people taken off at the next station. This has happened quite often, especially during the war—the railways were constantly putting off people with whom they were having trouble. Within the last 15 years we have had a train hijacked just outside of Woodstock—they were after a million and a half dollars, but it was on the train ahead. They have security people riding up and down all the time. I do not see why you should expect the people of Canada to pick up your security charges; it should be put in the price of the ticket.

**Mr. Watson:** I cannot agree with your analogy. With your railroad experience, of which you speak, you are

**[Interpretation]**

de la sécurité qu'on néglige à cause des salaires trop bas et parce qu'on abuse trop du salaire minimum et certainement pas de la question à savoir si M. Watson a le droit ou non d'engager une organisation syndiquée ou non syndiquée.

**M. Turner (London-Est):** N'est-il pas vrai, monsieur Watson, que ce ne sont pas tous les gens au Canada qui utilisent le service aérien, ce n'est pas tout le monde qui va en avion?

**M. Watson:** C'est exact, monsieur. Il y a...

**M. Turner (London-Est):** Pouvez-vous me dire le pourcentage des Canadiens qui utilisent le service aérien?

**M. Watson:** Cent pour cent des Canadiens sont affectés par le transport aérien.

**M. Turner (London-Est):** Je veux dire en tant que passagers qui voyagent?

**M. Watson:** Quarante-deux pour cent.

**M. Turner (London-Est):** N'est-il pas vrai que 20 p. 100 de la population n'a jamais effectué de vol aérien?

**M. Watson:** Je ne mets pas en doute cela.

**M. Turner (London-Est):** Pourquoi le gouvernement ou ces gens ou la population de cette nation devrait-elle payer pour la sécurité des compagnies aériennes lorsque le service de sécurité pour tous les autres modes de transport est chargé dans le coût du billet ou dans le coût du transport des marchandises?

**M. Watson:** Je suppose que c'est pour la même raison que je paie de l'assurance-chômage lorsque je n'en ai pas besoin.

**M. Turner (London-Est):** Vous n'êtes pas sûr de votre emploi, personne n'est sûr de son emploi. Dans dix ans d'ici, vous pouvez très bien être sans emploi. Vous ne pouvez pas prévoir si vous serez encore dans les affaires dans dix ans d'ici.

**M. Kempling:** La façon dont vous discutez, vous le serez encore certainement.

**M. Turner (London-Est):** Comme M. Benjamin l'a dit, les compagnies d'autobus et ferroviaires ont toujours le droit de refuser des passagers. En plus de cela, si le personnel de l'autobus ou du train a des ennuis en route avec les passagers, ils ont le droit de continuer et de les faire descendre au prochain arrêt. Cela s'est souvent produit surtout au cours de la guerre, le personnel des trains faisait souvent descendre des gens avec lesquels ils avaient des ennuis. Au cours des quinze dernières années, nous avons vu un train être enlevé aux limites de Woodstock, on tentait de voler un million et demi de dollars, cependant, l'argent était dans l'autre train à l'avant. Les compagnies ferroviaires ont du personnel de sécurité qui s'y promène constamment. Je ne vois pas pourquoi on devrait s'attendre que la population canadienne paie pour vos coûts de sécurité; ils devraient être compris dans le prix du billet.

**M. Watson:** Je ne peux pas être d'accord avec le rapport que vous faites. Avec l'expérience ferroviaire dont vous



## [Texte]

probably more qualified than most people to know railroads and steamship companies employ security people because of the pilferage problem—breaking into box cars, long-shore problems around the wharves and so on. That is not prevalent in air transportation.

**Mr. Turner (London East):** The CNR and CPR police are in the stations when the trains arrive; they are also there for anything that happens in the station while the passengers are around. Then, in their off time, they go out to check the freight yards. Why should the people of Canada be put to the extra cost? In my opinion it should be put where it belongs—in the price of a ticket or the cost of transporting goods. If we pass what you think we should, you will be the only industry that has it this way.

• 1150

**Mr. Watson:** And the only transportation industry without some substantial federal government help.

**Mr. Turner (London East):** Why is it the railways are subsidized? Because they are paying off old bonds for people that have been dead for many years. That is the only reason that we have to change the structure of the CNR. The CPR is subsidized and it is a private company.

**The Chairman:** Mr. Turner, I do not think, Mr. Watson is here to answer questions as to why the railroads are subsidized. I think he should answer questions on the ability of this bill to ensure a law which will give the maximum security to air passengers.

If you are through, Mr. Turner, a number of other people would like to continue asking questions. Mr. Peters has his hand up. We have been around once. Some of us have been here since 9.30 o'clock. Mr. Poulin has expressed a desire to get the bill passed. The Chair has a similar desire but the difficulty is we cannot go into clause-by-clause now because, as I count the members, we do not have a quorum.

**Mr. Poulin:** How about meeting this afternoon or tonight?

**The Chairman:** The Chair is in the hands of the Committee. We had a quorum this morning; I might add, we started without one. We had a quorum through most of this morning's meeting but we do not have one now. If the Chair could be assured that a quorum could be arranged later today, we could try to arrange room facilities. We did not meet Tuesday, partly, Mr. Poulin, on the request of the Vice-Chairman who could not be here Tuesday. He has not been here today either. Next week, who knows whether or not the House of Commons will be sitting. Certainly, if the House gives the Committee power to sit while the House is not sitting, I can see where the bill might be proceeded with through

## [Interprétation]

nous parlez, vous êtes probablement plus qualifié que la plupart des gens pour savoir que les compagnies ferroviaires et maritimes ont à leur emploi un personnel de sécurité à cause des problèmes de chapardage, d'entrée par effraction dans les wagons, et dans les entrepôts et ainsi de suite. Ces problèmes ne sont pas répandus dans le transport aérien.

**M. Turner (London-Est):** Les polices du CNR et du CPR sont dans les stations lorsque les trains arrivent; ils sont également là pour toute autre chose qui pourrait se produire dans la station alors que les passagers y sont. Ensuite, dans leur temps libre, ils vont vérifier les cours de marchandises. Pourquoi la population du Canada devrait-elle payer ce coût additionnel? A mon avis, il devrait être ajouté où il convient c'est-à-dire dans le prix du billet ou dans le coût du transport des marchandises. Si nous adoptons ce qui à notre avis mérite de l'être, vous serez la seule industrie à obtenir cet avantage.

**M. Watson:** Et la seule industrie des transports qui ne bénéficie pas d'une aide importante du gouvernement fédéral.

**M. Turner (London-Est):** Pourquoi les chemins de fer sont-ils subventionnés? Parce qu'ils règlent les dettes de gens qui sont morts depuis de nombreuses années. C'est la seule raison pour laquelle nous devons changer les structures du Canadien National. Le Canadien Pacifique est subventionné et c'est une entreprise privée.

**Le président:** Monsieur Turner, je ne pense que M. Watson soit ici pour répondre aux questions concernant la raison pour laquelle les chemins de fer sont subventionnés. Je pense qu'il doit répondre aux questions qui ont trait à l'efficacité du présent projet de loi dont les dispositions permettront d'offrir le maximum de sécurité aux passagers des avions.

Monsieur Turner, si vous avez terminé, un certain nombre d'autres députés voudraient poser des questions. M. Peters a levé la main. Nous avons eu un tour de questions. Certains d'entre nous sont ici depuis 9 h. 30. M. Poulin a exprimé le vœu de faire adopter le projet de loi, je suis du même avis, mais la difficulté c'est qu'actuellement nous ne pouvons l'étudier article par article, parce que d'après le nombre de députés présents, nous n'avons pas le quorum.

**M. Poulin:** Ne pourrions-nous pas nous réunir cet après-midi ou ce soir?

**Le président:** C'est au Comité d'en décider, ce matin nous avons le quorum, je peux ajouter que la séance a commencé sans que nous en ayons un. Nous avons le quorum durant la plus grande partie de la matinée, mais nous ne l'avons pas actuellement. Si on peut m'assurer qu'il sera possible d'avoir le quorum plus tard dans la journée, je pourrais essayer d'obtenir une salle. Monsieur Poulin, l'une des raisons pour lesquelles nous ne nous sommes pas réunis mardi, c'est que le vice-président nous l'avait demandé parce qu'il ne pouvait pas assister à la séance ce jour-là. Il n'est pas venu aujourd'hui non plus. Personne ne sait si la Chambre des communes siégera ou non la semaine prochaine. Il n'y a pas de doute,

**[Text]**

this Committee but if the House adjourns, I cannot see how it could get through the report stage and third reading before the August 28 date of the world meeting.

I am not one to say how long the House is going to sit and when it is going to sit and so we just carry on. I do not believe there is another committee studying legislation right now.

**Mr. Poulin:** I do not think so, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I want to assure you, Mr. Poulin, and the Committee, that the Chair has made every effort to try to get this bill through...

**Mr. Poulin:** Will the Chair make such an effort for a meeting this afternoon, say, at 3.30 o'clock? We can assure you that we will be here in full force. We will have every one of the members here this afternoon so we can proceed clause-by-clause.

**The Chairman:** Is it agreed that we meet this afternoon at 3.30 o'clock if a room can be made available?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Poulin:** Clause-by-clause, then, Mr. Chairman and we can get it back to the House tomorrow morning with a report.

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, there was a motion before this Committee that suggested that we ask, I believe, three airlines to appear before us. Are those other airlines prepared to do so?

**The Chairman:** Mr. Peters, you may not have been here when I...

**Mr. Peters:** I regret that I have not been a member of this Committee during all the discussions. Transport has not been my long suit. But I have been very impressed with the presentation that Mr. Watson has made today and I would like to pursue a couple of other questions but what replies have you had from the other airlines? Mr. Chairman, as Mr. Turner said, other agencies have operated in a different way and I think it is pretty fundamental that we hear from the other two airlines if they are prepared to come.

**Mr. Poulin:** On a point of order. If I could refer Mr. Peters to the Minutes of Proceedings of this Committee, I think he would find therein all of the information that he could hope to get from any other airline.

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, there is only one chairman of this Committee. I am not interested in the member's...

**Mr. Poulin:** I just attempted to...

**[Interpretation]**

que si la Chambre autorise le Comité à se réunir pendant qu'elle est en vacances, je peux envisager que notre Comité terminera l'étude du bill, mais si la Chambre suspend ses travaux, je ne vois pas comment il pourra être étudié à l'étape du rapport et adopté en troisième lecture avant le 28 août qui est la date de la réunion internationale.

Il ne m'incombe pas de décider de la durée des sessions et leur date, donc nous ne pouvons que poursuivre nos travaux. Je ne pense pas, qu'actuellement, il y ait un autre comité qui procède à l'étude d'une loi.

**M. Poulin:** Je n'en suis pas certain, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Poulin, je tiens à vous donner l'assurance ainsi qu'aux membres du Comité que j'ai fait tous mes efforts pour essayer que l'on achève l'étude du présent projet de loi...

**M. Poulin:** Le président peut-il faire un tel effort pour que nous nous réunissions cet après-midi, disons, à 15 h. 30? Je peux vous assurer que nous serons tous présents cet après-midi et nous pourrions étudier le projet de loi article par article.

**Le président:** Nous convenons donc que nous nous réunirons cet après-midi à 15 h. 30, si nous pouvons obtenir une salle?

**Des voix:** Convenu.

**M. Poulin:** Nous l'étudierons donc article par article, monsieur le président, et nous pourrions le renvoyer à la Chambre demain matin accompagné d'un rapport.

**M. Peters:** Monsieur le président, une motion a été présentée préconisant que nous demandions, je crois, à des représentants de trois compagnies aériennes de comparaître devant nous. Ces autres compagnies aériennes sont-elles disposées à envoyer des représentants?

**Le président:** Monsieur Peters, il est possible que vous n'étiez pas ici lorsque je...

**M. Peters:** Je regrette n'avoir pas fait partie du Comité durant toutes les discussions. Je ne me suis pas beaucoup occupé des transports. Mais l'exposé que M. Watson a fait aujourd'hui m'a impressionné, et je voudrais poser d'autres questions, mais quelles réponses les autres compagnies aériennes vous ont-elles données? Monsieur le président, comme l'a dit M. Turner, d'autres compagnies ont procédé d'une façon différente et je pense qu'il est important que nous entendions les exposés des représentants des deux autres compagnies aériennes, s'ils sont disposés à comparaître devant nous.

**M. Poulin:** Je fais un rappel au Règlement. Si M. Peters se reporte aux procès-verbaux et témoignages de notre Comité, je pense qu'il y trouvera tous les renseignements qu'il pourrait espérer obtenir de toute autre compagnie aérienne.

**M. Peters:** Monsieur le président, le Comité n'a qu'un seul président. Je ne m'intéresse pas à ce que le membre...

**M. Poulin:** J'essayais simplement...



## [Texte]

**The Chairman:** Order, Mr. Poulin. Mr. Peters asked whether or not, in a sense, the Chairman had carried out the direction of the resolution passed in the Committee at the last meeting. The resolution moved that:

the Committee direct the Chairman to request the presence of Mr. Pratte of Air Canada and Mr. Gilmer of CP Air and Mr. Watson of Pacific Western Airlines to come before the Committee to give evidence with regard to Bill C-128, in particular the cost and distribution thereof.

● 1155

At the beginning of this meeting, Mr. Peters, I read the letter which I received from Mr. Pratte, who stated this:

I would be pleased to appear before the Committee at any time and at the convenience of the Committee, subject, of course, to some commitments I might have that would be difficult to change. If you would let me know some dates when it would be convenient I will endeavour to comply.

Mr. Pratte's key man in Ottawa was contacted with regard to whether or not Mr. Pratte could attend this meeting along with Mr. Watson. Mr. Pratte was contacted and said that he could not. He is in conference with Air Canada officials at the present time but would be able to attend next Thursday, August 2. I took note of that day and said that I would get back to him if the House was sitting and we were still studying the bill; but that if we had passed the bill before then, there would be no need for him to appear. If the House was not sitting, I could hardly ask him to appear without having authority from the House for us to sit while the House is not sitting.

Mr. Gilmer's reply was much the same. He said in his statement that he would be pleased to appear before the Committee:

As you may know, however, my company is faced with an imminent strike and I am preparing my vacation in order to be present in Vancouver until a settlement of our labour dispute is reached. I trust, therefore, that my appearance may be delayed until such time.

If I heard the radio correctly this morning, C.P. Air is troubled with a strike right now and certainly Mr. Gilmer's presence is needed more in Vancouver to settle that strike than it is here. Mr. Gilmer's letter to me was mailed on July 19. I have not replied to Mr. Gilmer nor contacted him. I felt that his explanation was understandable.

The Chair is in the hands of the Committee. I am prepared to do my utmost to convene a meeting this afternoon at 3.30 p.m. if I feel that a quorum will be in attendance and that there is some desire on the part of the Committee to pass the bill.

**Mr. Poulin:** If I may speak to what you have just said, Mr. Chairman, I think it would be clearly irresponsible of us not to meet this afternoon and pass this bill, clause-

## [Interprétation]

**Le président:** A l'ordre, monsieur Poulin. M. Peters a demandé si oui ou non dans un sens, le président a suivi les instructions de la résolution adoptée à la dernière séance du Comité. La résolution stipulait:

Que le Comité demande à son président d'inviter M. Pratte d'Air Canada, M. Gilmer de CP Air et M. Watson de *Pacific Western Airlines* à comparaître devant le Comité au sujet du Bill C-128 et surtout de la question des frais et de leur partage.

Au début de cette séance, monsieur Peters, j'ai lu la lettre que j'ai reçue de M. Pratte, et qui déclarait ce qui suit:

Je serais heureux de comparaître devant le Comité lorsqu'il vous plaira, évidemment si je n'ai pas d'engagement qu'il me serait impossible de remettre. Si vous pouviez me faire part de certaines dates disponibles, je serais heureux de comparaître.

Nous sommes entrés en communication avec le bras droit de M. Pratte à Ottawa pour savoir si, oui ou non, M. Pratte ainsi que M. Watson pouvaient être présents à cette séance. M. Pratte a répondu qu'il ne pouvait être présent. Il est présentement en conférence avec les représentants d'Air Canada, mais il lui serait possible d'être présent jeudi prochain, 2 août. J'ai pris note de cette date et je lui ai dit que je le rappellerai si la Chambre siègeait encore et si nous étions encore en train d'étudier le bill; je lui ai dit que si le bill était adopté avant cette date, qu'il ne lui faudrait pas comparaître. Et si la Chambre ne siège pas, je peux difficilement lui demander de comparaître sans d'abord obtenir l'autorisation de la Chambre qui nous permettrait de siéger pendant qu'elle ne siège pas.

La réponse de M. Gilmer était à peu près la même. Il a dit qu'il se ferait un plaisir de comparaître devant le Comité:

Toutefois, comme vous le savez peut-être, ma société aura à faire face à une grève très prochainement et je ne crois pas être présent à Vancouver jusqu'à ce qu'on en arrive à un règlement du conflit. J'espère donc que ma présence pourra être retardée jusqu'à ce moment-là.

Si j'ai bien compris les nouvelles à la radio ce matin, une grève sévit présentement à CP Air et la présence de M. Gilmer est certainement plus nécessaire à Vancouver afin de régler ce conflit qu'elle ne l'est ici. La lettre que M. Gilmer m'a adressée a été postée le 19 juillet. Je ne lui ai pas répondu et je ne suis pas rentré en communication avec M. Gilmer. J'ai pensé que son explication était tout à fait acceptable.

La présidence s'en remet au Comité. Je suis prêt à faire mon possible pour tenir une séance cet après-midi à 15h.30, si nous avons un quorum et si le Comité désire vraiment adopté le bill.

**M. Poulin:** Monsieur le président, au sujet de ce que vous venez de dire, je crois que ce serait un geste vraiment peu responsable de notre part si nous ne siégeons

**[Text]**

by-clause, and refer it to the House, in view of what Mr. Watson has said that the world is expecting Canada and the United States to lead the way and that we have a conference coming up very soon. We have had all of the evidence we can hope to have. We have heard it several times over. We are here to do the work.

As you have pointed out, Mr. Chairman, there are no other committees studying legislation now. We will have our full contingent here this afternoon and I am sure, realizing this responsibility, that you from the Conservatives and the New Democratic Party will have yours, too. Let us get on with it, get over the delay, get this thing through this afternoon and back to the House for report and third reading tomorrow. There is no reason why it cannot be done and we can then be giving the kind of leadership we should to this industry.

It is irresponsible, I say again, to delay this any further.

**Mr. Peters:** May I suggest that this matter be referred to the steering committee and that they make the decision as to the next meeting.

**Mr. Poulin:** Let us make the decision right now.

**Mr. Peters:** Mr. Poulin, Mr. Chairman, is not running the Committee. I have sat here and listened to him filibuster for several days and I am not particularly interested in his opinion. I asked, Mr. Chairman, if the steering committee could meet to discuss this matter and it is up to the Committee to decide whether they do or not.

**Mr. Railton:** Mr. Chairman, I would like to make the point here that there was no reason for the Liberal party to filibuster.

**Mr. Peters:** There has been.

**Mr. Railton:** There has been no filibustering in our party.

**The Chairman:** It is hard for me, as the Chairman, to equate who is filibustering or who is trying to make a point.

**Mr. Poulin:** We are prepared to sit this afternoon. It is that simple; no more complications. We will have our full force here. Can you people produce your people or can you not? Are you interested in getting this legislation through or are you not?

**The Chairman:** The Chair's object is to produce himself.

**Mr. Poulin:** If you are not interested, then okay.

**The Chairman:** I am in no way directing any party or any portion of this Committee, Mr. Poulin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, this bill involves not only security, it involves cost-sharing, and this is a lot of what is behind all this. I would like to ask—and I do not want to press the matter because if it is not possible

**[Interpretation]**

pas cet après-midi afin d'adopter ce bill article par article, pour ensuite le remettre à la Chambre, après ce qu'a dit M. Watson concernant le rôle des chefs de file joué par le Canada et les États-Unis ainsi que la conférence qui approche rapidement. Nous avons reçu tous les témoignages que nous espérons recevoir, nous les avons entendus à plusieurs reprises. Nous sommes ici pour effectuer le travail.

Comme vous l'avez souligné, monsieur le président, il n'y a plus aucun autre comité qui effectue présentement l'étude d'une législation. Tous nos membres seront présents ici cet après-midi et je suis certain, étant donné l'importance de la question, les membres du Parti conservateur et du Nouveau parti démocratique seront également présents. Continuons donc le travail afin de rattraper le retard pour adopter le bill cet après-midi et ensuite le remettre à la Chambre pour la troisième lecture demain. Il n'y a vraiment aucune raison de ne pas le faire.

Je le répète, un autre retard signifierait une véritable irresponsabilité de notre part.

**M. Peters:** Puis-je suggérer que la question soit remise entre les mains du comité directeur et qu'il prenne une décision quant à la prochaine séance?

**M. Poulin:** Prenons la décision immédiatement.

**M. Peters:** M. Poulin, monsieur le président, ne dirige pas le comité. Je l'ai entendu faire de l'obstruction systématique pendant plusieurs jours et je ne suis pas particulièrement intéressé à son opinion. Monsieur le président, j'ai demandé si le comité directeur pouvait discuter de cette question et il en revient maintenant au Comité de décider si c'est oui ou non, la tâche du comité directeur.

**M. Railton:** Monsieur le président, j'aimerais préciser ici que le Parti libéral n'avait aucune raison de faire de l'obstruction systématique.

**M. Peters:** Cependant il y en a eu.

**M. Railton:** Il n'y a pas eu d'obstruction systématique de la part de notre parti.

**Le président:** Il m'est difficile, en tant que président de faire la part de l'obstruction.

**M. Poulin:** Nous sommes prêts à siéger cet après-midi. C'est aussi simple que cela; il n'y a pas de complication. Tous nos membres seront présents ici. De votre côté, est-ce que tous vos membres seront présents? Êtes-vous intéressés à adopter cette législation, oui ou non?

**Le président:** Le rôle du président est d'être présent.

**M. Poulin:** Si vous n'êtes pas intéressés, c'est d'accord.

**Le président:** Monsieur Poulin, je n'essaie pas d'influencer les partis qui sont membres de ce Comité.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, ce bill touche non seulement la sécurité mais également la répartition des coûts, c'est la raison pour laquelle il y a tellement de complication. J'aimerais demander à M. Watson—et je



## [Texte]

there is no point in making an issue about it—whether Mr. Watson will be free to be here for part of the meeting this afternoon.

• 1200

**The Chairman:** Mr. Watson informs me that he intended to take a flight out this afternoon.

**Mr. Benjamin:** All right. If Mr. Watson cannot be here . . .

**Mr. Poulin:** Do you not think we could work out a meeting, Mr. Chairman, with the ministry? If there is any evidence they can work it out once the bill is passed, but until the bill is passed there is nothing to work out. Surely we have to get the first thing done first. Let us not be irresponsible; let us get over here and get this work done this afternoon.

**Mr. Frank:** Mr. Chairman, are the rules and regulations going to stand on capital punishment?

**The Chairman:** It is a question of how long the House is going to sit.

**Mr. Kempling:** We have to keep going. We have capital punishment and we have report stage and approval . . .

**Mr. Poulin:** I would be prepared to work.

**Mr. Benjamin:** I wish a member of this Committee would pass on to the government and other party House Leaders the new government House business that is going to be called tomorrow; report stage and third reading of this bill.

**Mr. Poulin:** The Committee reports on that. I do not know what the government House Leader is going to do, that is his problem, but we can make the Committee report on this tomorrow. It is that simple, if you are prepared to work. If you are not prepared to work, say so, and we will not have to worry about coming this afternoon. If you are prepared to work, we can get it done. There is nothing very complicated in this at all.

**Mr. Benjamin:** Is the hon. member suggesting, Mr. Chairman, that he can guarantee this bill is going to be called by the government before August 28?

**Mr. Poulin:** I cannot guarantee that, that is the House Leader's job, but it certainly will not be able to be called unless it is reported back by this Committee. If you want to ensure that it is not called, then do not report it back. You are the ones who are responsible for the delay, not us. We are prepared to be here; all of us will be here this afternoon. If you want to continue this delay, then do so.

**Mr. Kempling:** Let me know what time you set. May I move that we adjourn, Mr. Chairman? Is it in order for me to do that?

**The Chairman:** You are in order, I guess. A motion to adjourn is undebatable. Before I hear it, though, I want to say that I will do my utmost to see whether or not a Committee meeting could be held this afternoon at 3.30.

## [Interprétation]

ne voudrais pas insister davantage car cela n'en vaudrait pas la peine—s'il sera libre cet après-midi afin de participer au moins à une partie de la séance.

**Le président:** M. Watson m'informe qu'il a un avion à prendre cet après-midi.

**M. Benjamin:** Si M. Watson ne peut être ici . . .

**M. Poulin:** Croyez-vous que l'on puisse organiser une séance, monsieur le président, avec le ministre? S'ils ont des chances de s'organiser le bill adopté, mais avant que ce bill ne soit adopté il n'y a rien à organiser. Nous devons sûrement commencer par le commencement. Ne soyons pas irresponsables; essayons de finir ce travail cet après-midi.

**M. Frank:** Monsieur le président, les règlements s'appliqueront sur la peine capitale?

**Le président:** Cela dépend du temps que siégera la Chambre.

**M. Kempling:** Nous devons continuer. Nous avons la peine capitale ainsi que les étapes du rapport et les approbations . . .

**M. Poulin:** Je suis prêt à travailler.

**M. Benjamin:** J'aimerais qu'un membre de ce Comité remette au gouvernement et à d'autres chefs de partis le nouveau travail de la Chambre que nous devons discuter demain; les étapes de ce rapport et la troisième lecture de ce projet de loi.

**M. Poulin:** Le Comité a présenté des rapports à ce sujet. Je ne sais pas ce que le leader de la Chambre fera, c'est son problème, mais nous pouvons présenter un rapport à ce sujet demain. C'est aussi simple que cela, si vous êtes prêts à travailler. Si vous n'êtes pas prêts à travailler, dites-le, et nous ne viendrons pas cet après-midi. Si vous êtes prêts à travailler, nous arriverons à une solution. Cela n'a vraiment rien de compliqué.

**M. Benjamin:** Est-ce que le député dit, monsieur le président, qu'il peut garantir que ce projet de loi va être appelé par le gouvernement avant le 28 août?

**M. Poulin:** Je ne peux vous l'assurer, c'est le travail du Leader de la Chambre, mais ils n'en discuteront sûrement pas avant que le Comité n'en ait fait un rapport. Si vous voulez vous assurer qu'ils n'en discuteront pas, ne présentez pas de rapport. Vous êtes responsables du retard, pas nous. Nous sommes prêts à être ici; et nous serons tous ici cet après-midi. Si vous voulez continuer ce retard, faites-le.

**M. Kempling:** A quelle heure siégerez-vous? Puis-je proposer l'ajournement monsieur le président? Ai-je le droit de le proposer?

**Le président:** Vous avez le droit, je pense. Une motion d'ajournement est indiscutable. Avant de l'accepter, je voudrais dire que je ferai tout mon possible pour que nous puissions avoir une séance cet après-midi à 15 h. 30.

[Text]

Notices will be sent if we can get the room and get some assurance that we will have a quorum.

**An hon. Member:** We will be here.

**The Chairman:** I see a lot of empty chairs this morning, Mr. Poulin.

AFTERNOON SITTING

• 1542

**The Chairman:** Order, gentlemen; I see a quorum.

We have Mr. McLeish and other officials here if anyone wishes to ask any further questions on Bill C-128. If there are no further questions, will Clause 1 carry?

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, on something that was raised this morning, could I ask Mr. McLeish a question on the discussions that they had on the general airlines, whaever the common carrier agency is? I gathered from our witness this morning that there are two separate sections of the security check being done; one is the obvious one and the other is the check on cargo, air freight and air express; and separate from that to a small extent, is what they call now "clean aeroplane". What negotiations do we have in providing assistance for that? In discussing the "clean aeroplane"—and I am not entirely familiar with what happens when there is a bomb scare and you take an aeroplane back to an airport and what your security measures are there—? I would think that kind of thing would be involved in a "clean aeroplane". So there are really three fields but we have been discussing mainly the personal security check. What discussions were undertaken of government responsibility, Department of Transport responsibility, in the other two fields?

• 1545

**Mr. McLeish:** I presume that you are referring to the Air Transport Association of Canada.

**Mr. Peters:** Whatever the carriers' association is.

**Mr. McLeish:** Mr. Watson's airline, as are many other Canadian airlines, is a member of that. First of all, in the interests of safety, for many years we have been working with the carriers direct and with the Air Transport Association of Canada with respect to the handling of bomb threats. From the carriers' point of view, as well as the hazard aspect there is a very serious economic aspect to it, too, if they have to divert the airplane to the nearest airfield and deplane the passengers and so on.

It became very evident to the carriers and to ourselves that if steps were taken to ensure that an aircraft is clean, so that your confidence level is sort of 99-44/100 per cent pure, then when you receive a phone call, as the carriers do, and attempt to analyse the significance of the threat this helps decide whether or not the aircraft should be diverted.

[Interpretation]

Je vous enverrai des avis si je vois que nous pouvons avoir une salle ainsi que le quorum.

**Une voix:** Nous serons là.

**Le président:** Je vois plusieurs chaises inoccupées ce matin, monsieur Poulin.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** A l'ordre, messieurs; nous avons le quorum.

M. McLeish et d'autres fonctionnaires sont présents, si quelqu'un veut poser des questions supplémentaires à propos du bill C-128. S'il n'y a plus de questions, le paragraphe 1 est-il adopté?

**M. Peters:** Monsieur le président, à propos d'une question qui a été soulevée ce matin, puis-je demander à M. McLeish des renseignements sur les entretiens qu'il a eus avec les compagnies aériennes en général, quelle que soit l'agence des transporteurs publics?

J'ai compris d'après les témoignages ce matin que le contrôle de sécurité se faisait en deux étapes; l'une est évidente tandis que l'autre c'est le contrôle du fret aérien et des messageries aériennes; une autre catégorie quelque peu différente c'est ce qu'on appelle maintenant «l'aéronef propre»; quelles négociations sont en cours afin de fournir une assistance à cette fin? En parlant de «l'aéronef propre», je ne suis pas très au courant, s'il y a une alerte à la bombe et si l'avion retourne à l'aéroport, des mesures de sécurité qui sont prises—à mon avis ce genre de chose serait impliqué dans l'aéronef propre». Donc, en réalité, il y a trois domaines, mais nous avons surtout discuté des vérifications de sécurité personnelle. Y a-t-il eu des discussions en ce qui concerne la responsabilité du gouvernement, du Ministère des Transports, dans les deux autres domaines?

**M. McLeish:** Je pense que vous faites allusion à l'Association canadienne des transports aériens.

**M. Peters:** Peu importe le nom de l'association.

**M. McLeish:** La compagnie de monsieur Watson, comme beaucoup d'autres compagnies canadiennes, fait partie de cette association. Tout d'abord, pour les besoins de la sécurité, nous avons travaillé depuis fort longtemps avec les compagnies aériennes et l'Association canadienne des transports aériens en ce qui concerne les menaces de bombe. Du point de vue des compagnies, en même temps que le côté hasard de la chose il y a également un aspect économique très grave. En de tels cas, il faut détourner l'avion vers l'aéroport le plus près, faire descendre les passagers, etc.

Il est devenu évident aux yeux des compagnies, et à nos propres yeux, que nous prenions des mesures pour nous assurer que l'avion est en parfait état, de sorte que nous lui fassions confiance à 99.44 p. 100. Ainsi, lorsque les compagnies reçoivent des appels à la bombe et tentent d'analyser la signification de la menace, elles peuvent plus facilement prendre la décision de détourner l'avion ou non.



**[Texte]**

This has been going on for many years. Of course, it becomes related to the terrorist problem because we know that terrorists would make use of any soft spot in our armour. Therefore, it is being brought into the general security picture because of this aspect.

However, you are quite correct that there are three aspects. We have the attempt to ensure that cargo is clean and there are various means to do that some of which were described to you this morning. We also attempt to ensure that checked baggage is clean and we have various techniques for doing that. Usually these are related to the threat because we are of the opinion from all the experience we have garnered over the years that such a threat is more likely to be associated with terrorist activities than with an individual of aberrant behaviour.

**Mr. Peters:** Let us use Nordair, which is not based in Ottawa, as an example. Suppose Nordair is flying from Montreal to here and then on to Hamilton. There is a threat and it lands at Ottawa which is not its base and it does not really have ground personnel here, except perhaps General Aviation that does some custom work. Does the Department of Transport assume responsibility for doing that?

**Mr. McLeish:** Doing the search for an explosive device?

**Mr. Peters:** On a specific bomb threat, yes. This is not the responsibility of the airline as such for clean aircraft, it is to clean an airplane once it is in motion and is diverted.

**Mr. McLeish:** Initially it is the responsibility of the airline to ensure that airplane it dispatches is clean, but if an airplane receives a threat en route then there is a recovery procedure that is being worked out in conjunction with us, the RCMP and the DND bomb disposal people to handle the airplane and to establish whether there is an explosive device on board.

**Mr. Peters:** We are assuming if not all the cost, because the cost is borne in a number of ways between diverted passengers, holdovers and so on, but the operation to establish that a hoax has taken place or that a bomb can be removed is borne partly now by the Department of Transport and other federal agencies?

• 1550

**Mr. McLeish:** That is correct.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I have a question for Mr. McLeish in light of some responses we got this morning. Airlines train those of their people who deal with the public to be aware of and watch for behaviour patterns and so forth, which I assume means some bit of amateur train-

**[Interprétation]**

C'est ce qui se produit depuis nombre d'années. De toute évidence, cela se rattache aux problèmes des terroristes, parce que nous savons que les terroristes profiteraient de tout point faible de notre part. En conséquence, à cause de cet aspect, ce problème est pris en considération dans les mesures de sécurité générale.

Cependant, nous avons raison d'affirmer qu'il y a trois aspects à cela. Nous pouvons tenter de nous assurer que la cargaison ne présente aucun danger, et il y a différentes façons de faire cela, comme nous l'avons décrit ce matin. Nous pouvons également nous assurer que les bagages consignés ne présentent pas non plus de danger, et il y a diverses techniques de faire cela. Habituellement, ces techniques sont reliées à la menace, parce que nous sommes d'avis, d'après l'expérience que nous avons accumulée au cours des années, qu'il est plus probable qu'une telle menace soit associée à des activités terroristes plutôt qu'à un individu au comportement anormal.

**M. Peters:** Prenons par exemple la compagnie Nordair, dont la base n'est pas Ottawa. Supposons que Nordair effectue un vol de Montréal à Ottawa et continue ensuite vers Hamilton. Il y a une menace de bombe, et l'avion atterrit à Ottawa, qui n'est pas sa base, et il n'y a pas d'employé de la compagnie ici, à l'exception peut-être de manoeuvres qui font les travaux généraux. Est-ce que le Ministère des Transports assume la responsabilité de tels cas?

**M. McLeish:** Est-ce que vous me demandez si c'est le Ministère des Transports qui fait les recherches pour trouver la bombe?

**M. Peters:** S'il s'agit d'une menace de bombe, oui. Ce n'est pas à la compagnie qu'incombe une telle responsabilité. Il s'agit ici de fouiller un avion qui était en vol et qui a été détourné.

**M. McLeish:** Au départ, c'est à la compagnie aérienne qu'incombe la responsabilité de s'assurer que l'avion qui décolle ne présente aucun danger, mais si l'avion reçoit une menace en cours de route, il y a une façon de procéder appliquée en collaboration avec notre société, la Gendarmerie royale et la Division de désamorçage du Ministère de la Défense nationale: nous nous occupons de l'avion, et nous décidons si oui ou non, il y a un engin explosif à bord.

**M. Peters:** Nous n'assumons les frais, sinon tous, parce qu'ils sont divisés de différentes façons entre les passagers de l'avion détourné, les réserves, etc., mais la responsabilité d'établir s'il s'agit d'une mystification, ou, dans le cas contraire, si la bombe peut être désamorçée, est partagée entre le ministère des Transports et d'autres agences fédérales.

**M. McLeish:** C'est juste.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'ai une question pour M. McLeish. Elle a trait aux réponses que nous avons obtenues ce matin. Les compagnies aériennes forment certains de leurs employés qui traitent avec le public afin qu'ils soient conscients et surveillant les modèles de conduite et ainsi de

[Text]

ing in psychology and so on. Is the Department satisfied with the use of private agencies who retain people at minimum wages or slightly above minimum wages? Is the department satisfied that these kinds of people at those kinds of wage rates will in fact provide the kind of competence required and conscientiously do the job?

**Mr. McLeish:** At the present moment we have of course been obliged, since this is a voluntary program, to observe and audit how the commercial security agencies are conducting themselves. To this extent we use our agent, which is the RCMP. It observes what is going on and passes along advice to the appropriate carrier to deal then with the commercial agency that the carrier has hired.

Hopefully, once we have the enabling legislation there will then be a much more specific role for the RCMP to deal with the commercial agencies that are hired, possibly by the RCMP directly, or by the carriers, depending on the ultimate arrangements that are worked out. I rather suspect that they will differ according to region. As you can well imagine, the availability of persons and police officers and so on has a great impact on us.

**Mr. Benjamin:** Would you envision requiring some minimum standard of competence and experience or training?

**Mr. McLeish:** Absolutely.

**Mr. Benjamin:** By the private commercial agencies?

**Mr. McLeish:** Absolutely, yes.

**Mr. Benjamin:** One of the main results of this bill will be the completion of negotiations and arrangements as to cost sharing, will it not? The department will have the legal wherewithal to arrive at agreement with the carriers on the sharing of the costs of security. Has the department had any discussion with the carriers about the carriers using their own employees rather than hiring private commercial agencies?

**Mr. McLeish:** Yes, we explored this extensively in 1972 and both the carriers and the Ministry of Transport rejected it for reasons expressed by the witness this morning, that it is a type of activity that is foreign to the ticket agent and other such employees and the cost benefits and the confidence in the system would be far greater if we were to employ properly trained security forces. I would expect once the enabling legislation is available that the training would be supervised by the RCMP and I think it will be to an acceptable standard.

**Mr. Benjamin:** Will the agencies pay for the cost of training their employees or will this all be borne by the Ministry and by the RCMP?

**Mr. McLeish:** I would expect that the cost of training will be put into the total cost structure and then the negotiations will take place for the cost-sharing program.

[Interpretation]

suite. Ceci, je le présume, implique un genre de formation d'amateur en psychologie et ainsi de suite. Le Ministère est-il satisfait des agences privées qui emploient des personnes à un salaire minimum ou à un salaire un peu au-dessous de la moyenne? Le Ministère est-il convaincu que ces genres de personnes, avec les salaires qu'elles gagnent, pourront en fait avoir la compétence voulue et faire un travail consciencieux?

**M. McLeish:** Maintenant, nous avons naturellement été obligés, puisqu'il s'agit d'un programme volontaire, d'observer et de vérifier la façon dont les agences commerciales de sécurité se comportent. A cet effet, nous employons notre agent, en l'occurrence la Gendarmerie royale. Elle observe ce qui se passe et donne des conseils au transporteur approprié avec qui traiter, c'est-à-dire l'agence commerciale et le transporteur à employer.

Il est à espérer qu'après avoir établi la loi, la Gendarmerie royale jouera un rôle plus précis dans les rapports avec les agences commerciales auxquelles on fait appel, possiblement par la Gendarmerie royale ou par les transporteurs, selon les dernières ententes qu'on est en train de conclure. Il me semble que cela va être différent suivant la région. Comme vous pouvez l'imaginer, la disponibilité des personnes et d'agents de police et ainsi de suite a beaucoup de conséquences pour nous.

**M. Benjamin:** Avez-vous l'intention d'exiger un minimum de compétence, d'expérience ou de formation?

**M. McLeish:** Très certainement.

**M. Benjamin:** Par les agences commerciales privées?

**M. McLeish:** C'est bien cela.

**M. Benjamin:** L'un des principaux résultats de ce bill sera la fin des négociations et des ententes au sujet du partage des dépenses, n'est-ce pas? Grâce à cela, le ministère pourra juridiquement en arriver à une entente avec les transporteurs au sujet du partage des dépenses pour les mesures de sécurité. Le ministère a-t-il entrepris des discussions avec les transporteurs, à savoir si ceux-ci vont faire appel à leurs propres employés au lieu d'employer des agences commerciales privées?

**M. McLeish:** Oui, nous avons étudié cette question très profondément en 1972. Les transporteurs et le Ministère des Transports l'ont rejeté pour les raisons invoquées par le témoin ce matin. Ce travail ne relève pas du préposé aux billets et d'autres employés. De plus, les bénéfices et la confiance en le système seront beaucoup plus grands si nous employons des agents de sécurité ayant une formation suffisante. Lorsque la législation sera en vigueur, je m'attends à ce que la formation soit dirigée par la Gendarmerie royale. Selon moi, c'est une norme acceptable.

**M. Benjamin:** Les agences vont-elles payer pour la formation de leurs employés ou les frais sont-ils défrayés par le Ministère et la Gendarmerie royale?

**M. McLeish:** Selon moi, les dépenses de formation entreront dans les dépenses totales. Alors, on tiendra des négociations au sujet du programme du partage des dépenses.



**[Texte]**

**Mr. Benjamin:** This question, Mr. Chairman, follows from that asked by Mr. Turner this morning, which I think was very pertinent. It seems to me that both the carriers and the private security agencies are doing their best to get by on the cheap. I have talked to some of the people who have worked at security points in Regina, Winnipeg and here, and they are getting \$2 an hour, or \$1.95 or \$2.10. This is cheaper for the airlines because they do not have them as employees. The private security agencies have to do very little if any of the training. That will be borne by the airlines and the ministry. Is this a proper way to establish a security system?

• 1555

**Mr. McLeish:** We were forced to make a move fairly promptly after the United States announced its intentions in December of last year. We were not able to implement the type of program we had in mind about which we had numerous discussions with the air carriers and with the Air Transport Association of Canada.

For example, CP Air has made use of the police force of the CP system to a considerable extent and at each locality the carriers have made arrangements with what they believe to be, and in consultation with the RCMP, the best security force available in that region. At one airport in particular, Montreal, the force being used there is one that specializes entirely in airport security which was created for that purpose by an enterprising individual. I am not familiar with what his rates are but I do know that he has hired ex-RCMP, retired RCMP personnel to organize and train his people. I think it is exemplary of the type of force they would like to have across the country.

I am not hedging; I am just stating that we moved in a hurry in December-January and on the whole, as a result of discussions I have had internationally with my confreres from other states, with representatives of the International Federation of Airline Pilots, and the station managers of foreign carriers, we have been generally complimented on what we have achieved in a short time on a voluntary basis. So I think basically we will try to use it and beef it up. Now, if in the process the industrial relations problem arises, I am sure it will be handled in an intelligent manner.

**Mr. Benjamin:** Mr. Watson mentioned two or three times this morning about subsidies to railways. Can you give me any kind of a ball-park figure of what the net cost is to the Department of Transport to operate and maintain airport facilities in the country used mainly by the common carriers and charter airlines?

**Mr. McLeish:** Are you talking about security costs?

**Mr. Benjamin:** No, no. What is the amount of subsidy in fact?

**Mr. McLeish:** I am unable to answer that question.

**Mr. Benjamin:** This has to do with the sharing of the cost of security, Mr. Chairman. If the Department of Transport is going to negotiate sharing of costs for the

**[Interprétation]**

**M. Benjamin:** Monsieur le président, cette question fait suite à celle posée par M. Turner, ce matin. Je crois que celle-ci était très pertinente. Selon moi, les transporteurs et les agences de sécurité privées font de leur mieux avec ce qu'ils ont. J'ai parlé à certaines personnes qui avaient travaillé comme agents de sécurité à Regina, Winnipeg. A cet endroit, ils reçoivent \$2 l'heure, \$1.95 ou \$2.10. Le prix est moins élevé pour les lignes aériennes parce qu'ils ne font pas partie de leurs employés. Les agences de sécurité privées n'ont presque rien à voir avec sa formation. Les compagnies d'aviation et le ministère s'en occupent. Est-ce une façon adéquate de mettre sur pied un système de sécurité?

**M. McLeish:** Nous avons dû prendre des mesures très rapidement après que les États-Unis ont fait connaître leurs intentions en décembre de l'année dernière. Nous n'avons pas pu mettre sur pied le genre de programme que nous avions décidé d'établir et à propos duquel nous avons eu de nombreuses discussions avec l'aviation ainsi qu'avec l'Association du transport aérien du Canada.

Par exemple, la compagnie Canadien Pacifique s'est beaucoup servi de sa force policière, et dans chaque région les lignes aériennes ont fait des arrangements qu'elles croyaient être en ayant consulté la Gendarmerie royale du Canada, la meilleure sécurité de la région. A un aéroport en particulier, Montréal, les surveillants en service, sont essentiellement spécialisés dans la sécurité des aéroports et ont été engagés par une entreprise individuelle. Je ne connais pas ses taux, mais je sais qu'il a engagé d'anciens agents de la Gendarmerie royale, du personnel de la Gendarmerie royale à leur retraite, pour organiser et former ces personnes. Je crois que c'est un exemple du genre de surveillance qu'ils aimeraient avoir à travers les pays.

Je ne cherche pas de faux-fuyants; je dis seulement que tout s'est passé très vite en décembre et en janvier, et qu'en fin de compte, les résultats des discussions que j'ai eues avec mes confrères des autres États, avec les représentants de la Fédération internationale des pilotes de lignes, ainsi qu'avec les gérants d'avions étrangers, ont semblé être très heureux du travail qui avait été fait sur une base volontaire et dans une période de temps très courte. Fondamentalement nous continuerons notre travail en ce sens. Maintenant, si dans ce projet des problèmes de relations industrielles surgissent, je suis certain qu'ils seront vite réglés.

**M. Benjamin:** M. Watson a parlé deux ou trois fois ce matin de subventions aux chemins de fer. Pourriez-vous me dire quel serait le coût net du ministère des Transports pour faire fonctionner et garder en bon état les aéroports du pays, utilisés surtout par les lignes aériennes habituelles?

**M. McLeish:** Parlez-vous des coûts de sécurité?

**M. Benjamin:** Non, du montant des subventions.

**M. McLeish:** Je ne peux répondre à cette question.

**M. Benjamin:** Cela a rapport avec le partage des coûts de sécurité, monsieur le président. Si le ministère des Transports a l'intention de négocier le partage des coûts

[Text]

airlines' security, would the department then also envisage sharing the cost of security for railways, bus lines and trucking companies?

**The Chairman:** Mr. Benjamin, that may have something to do with the generosity of the Department of Transport, but that is about all. It has not really got that much to do with the bill before the Committee.

**Mr. Benjamin:** But surely, Mr. Chairman, it is one of the main things, if not the main thing behind this bill because in answer to questions this morning . . .

**The Chairman:** The Chair is not arguing with you about the cost. Cost is one of the main problems of the bill, I agree, but whether the department is subsidizing air terminals now and to what extent they are subsidizing air terminals should not really determine whether this bill should pass.

**Mr. Benjamin:** But our witness this morning in attempting to justify the carriers being relieved of most if not all the cost of security complained several times about the subsidies to railways.

**The Chairman:** He was perhaps justified in doing that, Mr. Benjamin, because he is in competition with the other modes of transport and therefore wants to remain relatively close to any degree of subsidization they might get.

**Mr. Benjamin:** But the other common carriers, Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** It is not a problem of the Committee, as I see it.

**Mr. Benjamin:** But the other common carriers, Mr. their own security forces. Why not the air carriers?

• 1600

**Mr. Railton:** Mr. Chairman, this is not the same type of security force. Nobody is searched when they get on a train.

**Mr. Turner (London East):** Yes, they do.

**The Chairman:** It is not compulsory and this bill will make it compulsory for all airlines over 12,500 pounds take-off weight to screen the passengers to some degree if the department so desires. There is somewhat of a difference and I am inclined to agree with Mr. Railton.

Clauses 1 and 2 agreed to.

**The Chairman:** Shall the title carry?

**Mr. Peters:** Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Peters.

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, the Liberals are not all here but they sure as hell make the same chorus whether they are in great number or not. I am interested, Mr. Chairman, in asking whether any consideration can be given in an additional clause to this bill that before it is pro-

[Interpretation]

pour la sécurité aérienne, le ministère aurait-il également l'intention de partager les coûts de sécurité pour les chemins de fer, les autobus et les compagnies de transport?

**Le président:** Monsieur Benjamin, cela regarde la générosité du ministère des Transports, mais c'est tout. Cela ne concerne pas tellement le projet de loi à l'étude actuellement.

**M. Benjamin:** Mais sûrement, monsieur le président, c'est une des choses importantes, sinon le point principal de ce projet de loi, parce qu'en réponses aux questions ce matin . . .

**Le président:** Je ne m'argumente pas avec vous à propos du coût. Le coût est un des problèmes majeurs de ce projet de loi, je suis d'accord, mais à savoir si le ministère subventionne les gares aériennes actuellement, et jusqu'à quel point il les subventionne, ne devrait pas influencer l'adoption de ce bill.

**M. Benjamin:** Mais notre témoin ce matin a essayé de dire pourquoi on avait enlevé aux avions la plupart, sinon tous les coûts de sécurité, et il s'est plaint plusieurs fois des subventions aux chemins de fer.

**Le président:** C'est peut-être justifiable, monsieur Benjamin, parce qu'il entre en concurrence avec les autres types de transport et qu'il veut demeurer le plus près possible de toute subvention.

**M. Benjamin:** Mais les autres transporteurs publics, monsieur le président . . .

**Le président:** Comme je le vois, ce n'est pas un problème pour le Comité.

**M. Benjamin:** Mais les autres transporteurs publics maintiennent leur propre force de sécurité. Alors pourquoi pas les avions?

**M. Railton:** Monsieur le président, il ne s'agit pas du même genre de sécurité. On ne fouille personne lorsqu'il monte à bord d'un train.

**M. Turner (London-East):** Oui, ils le font.

**Le président:** Ce n'est pas obligatoire, mais ce projet de loi obligera toutes les compagnies aériennes pour les appareils qui pèsent plus de 12,500 livres à fouiller les passagers si le ministère le désire. Il y a une légère différence et je suis porté à être de l'opinion de M. Railton. Les articles 1 et 2 sont adoptés.

**Le président:** Le titre devrait-il être adopté?

**M. Peters:** Monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Peters.

**M. Peters:** Monsieur le président, les libéraux ne sont pas tous présents, mais ils sont tous d'accord qu'ils soient en grand nombre ou non. Monsieur le président, j'aimerais proposer un article additionnel à ce bill. Avant qu'il soit adopté, j'aimerais qu'il contienne la rédaction



[Texte]

claimed it will include the final draft of the regulations that will be envisioned as being operated with the Air Carriers Association in Canada. The reason I ask this is that it seems to me that...

**The Chairman:** It would probably be better directed to the Minister, Mr. Peters.

**Mr. Peters:** I do not think the Minister knows anywhere near as much about this bill, frankly, Mr. Chairman, as the Deputy Minister does.

**The Chairman:** Whether the regulations are included in the bill, I would think, would be a political decision for the Minister to make.

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, you probably are aware that under the statutory instruments these regulations will have to be made public anyway by law now.

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Peters:** I am just suggesting that an ancillary reason for this bill is the desire of the Canadian delegation that is going to an international convention in August. I think it would be to some advantage to have the schedule attached and the proclamation made by that time. I notice the date of proclamation is not fixed, it is left open.

I raise this, Mr. Chairman, because I can remember passing a weather modification bill two or three years ago, and it is not operative yet because the regulations are not negotiated. It just seems to me that we are leaving it fairly open. I have heard some of my Liberal confreres say that there is great need for this in a hurry. If they are right and if the witnesses are right, then I think the date of proclamation should be fairly soon and the regulations should be attached as a schedule.

**Mr. Railton:** Do you think the regulations could be made up before the proclamation? Is that reasonable?

**The Chairman:** The regulations can be made up before the bill is proclaimed, yes. They do not necessarily have to be but they can be. The regulations can be made up any time after a bill receives third reading in the House of Commons and can be declared official regulations of that bill. But then that bill might not be proclaimed for a number of months after or at whatever time the Cabinet decides to proclaim it. There is a difference between the passage of a bill and its proclamation.

I would advise the committee that in my understanding of the rules of the House, if we report this bill, it takes 48 hours on the Order Paper to be passed. You have 24 hours prior to it being debated in the House, Mr. Peters, to file amendments on the report stage. If you have any second thoughts you have plenty of time still to have them debated.

• 1605

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, I am quite aware of the ability to file an amendment. I am asking the Deputy

[Interprétation]

finale des règlements qui seront mis en vigueur par Air Carriers Association du Canada. Si je fais cette demande, c'est que...

**Le président:** Il vaudrait mieux vous adresser au ministre.

**M. Peters:** Je ne crois pas que le ministre soit plus au courant que le député à ce sujet.

**Le président:** Je crois que cette décision concernant les règlements du projet de loi devrait revenir au ministre.

**M. Peters:** Monsieur le président, vous êtes probablement au courant que d'après ces procédures statutaires, ces règlements seront rendus publics de toute manière par la loi.

**Le président:** C'est exact.

**M. Peters:** Je voudrais mentionner que la délégation canadienne qui sera présente à la convention internationale du mois d'août devrait avoir une résolution solide pour ce projet de loi. Il serait profitable d'y joindre l'horaire et que la proclamation soit formulée d'ici cette date. Et remarquez que la date de cette proclamation n'était pas fixée, elle est en suspens.

Je soulève cette question, monsieur le président, parce que je me souviens avoir accepté une modification de projet de loi, il y a deux ou trois ans, et ce n'est pas profitable actuellement parce que les règlements n'ont pas encore été étudiés. Nous le prenons de façon très ouverte. Mes collègues libéraux ont dit que nous avions besoin de ce projet de loi dans le plus bref délai possible. S'ils ont raison, et que les témoins les approuvent, je crois que la date de proclamation devrait être mentionnée très bientôt et que les règlements devraient y être inclus dans l'horaire.

**M. Railton:** Croyez-vous que les règlements pourraient être faits avant la proclamation? Est-ce raisonnable?

**Le président:** Oui je crois que les règlements peuvent être faits avant que le projet de loi soit oublié. Ce n'est pas nécessaire, mais nous pouvons le faire. Les règlements peuvent être faits dès que le projet de loi doit passer en troisième lecture à la Chambre des communes et peut être déclaré comme étant des règlements officiels de ce projet de loi. Mais ce projet de loi peut ne pas être publié pour un certain nombre de mois après ou à une certaine date du départ du Cabinet. Les procédures sont différentes entre l'adoption d'un projet de loi et sa proclamation.

J'aimerais informer le comité que selon ma connaissance des règlements de la Chambre, si nous faisons rapport de ce bill, cela prend 48 heures pour que cela soit publié dans le feuillet de la Chambre. Vous avez 24 heures avant qu'il soit débattu à la Chambre, monsieur Peters, pour présenter des amendements au stade des rapports. Si vous avez d'autres idées, vous avez amplement le temps de le débattre.

**M. Peters:** Monsieur le président, je suis au courant des procédures concernant les amendements. J'aimerais

[Text]

Minister, in light of what has been said—and I have read the letter from the Minister of Transport who has asked for special consideration and frankly I think he is getting it because I think there are a number of questions that really should be pursued—whether he is in a position or is he going to be in a position to have this proclaimed so that he can use it at the August meeting at which I am sure he will be the main spokesman for the Canadian delegation.

**Mr. McLeish:** Thanks for the promotion, but my title is Director General of Civil Aeronautics.

**Mr. Peters:** Well, whatever you are you will probably be our spokesman.

**Mr. McLeish:** I will be at Rome as one of the alternate delegates to our chief delegate and I expect to be defending the Canadian position at Rome. I believe that if this bill has received third reading and I go there with that knowledge, then I will then be able to stand up and play the leadership role which is expected of Canada in the full knowledge that the proclamation of the bill is imminent and nobody will be able to point a finger at me. But if I go there knowing the bill has died in Committee, then I would be in rather an awkward position. That is my statement.

**Mr. Poulin:** Hear, hear!

**Mr. Peters:** Could I ask about the other part of it, about the regulations? This bill is not very complicated frankly, but the regulations will be fairly complicated and they will be an example which I presume will be of interest to other countries at the meeting in Rome. I am not going to move an amendment in the House to that effect, but I am just curious how close we are to being able to make a presentation concerning the regulations. Undoubtedly there will be some changes over the voluntary system we are going to have.

**Mr. McLeish:** There has been extensive consultation with the air carrier industry about the changes in the regulations and I hope I will be in a position to recommend to the Minister, through my appropriate officials, a set of regulations that have been tentatively agreed to by the air carriers. I hope I will be able to do this before departing for Rome, but this depends on other priorities placed before us in the Ministry.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. MacKenzie.

**Mr. McKenzie:** Could I ask Mr. McLeish one question, please?

**The Chairman:** A quick one, yes.

**Mr. McKenzie:** One area of concern Mr. Watson brought out this morning about his small airline is that they are going to have to buy an additional aircraft to keep up their service now that we are into that security. What about Air Canada? How many more aircraft are they going to have to buy now that we are into this security?

[Interpretation]

demander au sous-ministre, à la lumière de ce qui vient d'être dit, et j'ai lu la lettre du ministre des Transports qui a fait la demande d'une considération spéciale et franchement je crois qu'il l'a obtenue parce qu'il y a un certain nombre de questions dont on devrait poursuivre l'étude, je demande donc au ministre s'il est en mesure ou s'il sera en mesure de faire proclamer cela afin qu'il puisse l'employer lors de la réunion du mois d'août, réunion au cours de laquelle il sera le principal porte-parole de la délégation canadienne.

**M. McLeish:** Merci pour la promotion, mais mon titre est encore directeur général de l'aéronautique.

**M. Peters:** De toute façon, vous serez probablement notre porte-parole.

**M. McLeish:** Je serai à Rome en tant que délégué adjoint du délégué en chef, et j'espère défendre la position canadienne à Rome. Je pense que si ce bill est accepté en troisième lecture, je serai en mesure de jouer le rôle de *leader* qui est prévu pour le Canada, sachant très bien que la proclamation du bill se fera sans tarder et que personne ne pourra me contredire. Mais si je vais là en sachant que le bill a été rejeté par le Comité, je serai dans une position plutôt délicate.

**M. Poulin:** Bravo, bravo!

**M. Peters:** Pourrais-je poser une question au sujet de l'autre partie concernant les règlements? Ce bill n'est vraiment pas très compliqué, mais les règlements sont assez compliqués et ils seront un exemple qu'il sera d'un certain intérêt pour les autres pays lors de la réunion à Rome. Je ne vais pas proposer d'amendement à la Chambre à ce sujet, mais je me demande simplement si nous serons en mesure de faire une présentation concernant ces règlements. Il y aura sans aucun doute des modifications concernant le système volontaire que nous aurons.

**M. McLeish:** Les modifications concernant les règlements ont fait l'objet de consultations prolongées avec les transporteurs aériens, et j'espère être en mesure de recommander au ministre, par l'entremise de mes hauts fonctionnaires, un ensemble de règlements qui ont été acceptés par les transporteurs aériens. J'espère que je pourrai faire cela avant mon départ pour Rome, mais cela dépend des autres questions prioritaires du ministère.

**Le président:** Merci.

Monsieur McKenzie.

**M. McKenzie:** Pourrais-je poser une question à M. McLeish, s'il vous plaît?

**Le président:** Une question rapide, oui.

**M. McKenzie:** M. Watson a mentionné ce matin une des préoccupations de sa petite entreprise, en effet, ils devront acheter un avion supplémentaire pour maintenir leurs services. Mais que se passe-t-il pour Air Canada? Combien d'avions supplémentaires devront-ils acheter maintenant que nous en sommes à cette question de sécurité?



[Texte]

**The Chairman:** The question was directed to Mr. McLeish, it would be better directed to Air Canada, but go ahead Mr. McLeish.

**Mr. McLeish:** I consider myself a personal friend of Don Watson and I have many interesting discussions with him and I feel that I could not support the argument he presented this morning with respect to his endeavours to convince his board of directors that he needs another airplane.

Title carried.

**The Chairman:** Shall I report the bill?

**Some hon. Members:** Agreed.

**An hon. Member:** Will you report it today or not?

**The Chairman:** I doubt it very much. The Committee now stands adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

**Le président:** La question s'adresse à M. McLeish, alors qu'Air Canada pourrait probablement mieux y répondre, mais allez-y, monsieur McLeish.

**M. McLeish:** Je pense être un ami personnel de Don Watson, et ayant eu plusieurs discussions intéressantes avec lui, je pense ne pas être en mesure d'appuyer l'argument qu'il a présenté ce matin concernant ses tentatives pour convaincre son conseil d'administration qu'il a besoin d'un autre appareil.

Le titre est adopté.

**Le président:** Vais-je rapporter le bill?

**Des voix:** Oui.

**Une voix:** Le rapporterez-vous aujourd'hui ou non?

**Le président:** J'en doute fortement. Le Comité est ajourné.





HOUSE OF COMMONS

Issue No. 18

Thursday, November 8, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 18

Le jeudi 8 novembre 1973

Président: M. Jack Horner

Government  
Publication

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

### RESPECTING:

Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada

### CONCERNANT:

Bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débetures qu'émettra Air Canada

### APPEARING:

The Honourable John N. Turner,  
Minister of Finance

### COMPARAÎT:

L'honorable John N. Turner,  
Ministre des Finances

### WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

First Session

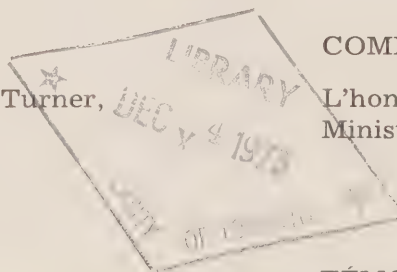
Twenty-ninth Parliament, 1973

### TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Blenkarn  
Campbell  
Comtois  
Ellis  
Gendron

Godin  
Guay  
(*Saint-Boniface*)  
Haliburton  
Kuntz

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Loiselle  
Mazankowski  
McKenzie  
Neil (*Moose Jaw*)  
Peters

Rose  
Stewart (*Cochrane*)  
Turner  
(*London East*)—(19).

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Friday, October 26, 1973:

Messrs. Mazankowski, Thomas (*Moncton*),  
Nowlan, Taylor and Haliburton replaced Messrs.  
Kempling, Paproski, Arrol, Frank and Hollands;  
Mr. Guay (*St. Boniface*) replaced Mr. Railton.

On Wednesday, October 31, 1973:

Mr. MacKay replaced Mr. Nowlan.

On Thursday, November 1, 1973:

Mr. Rose replaced Mr. Benjamin.

On Thursday, November 8, 1973:

Messrs. Blenkarn and Nowlan replaced Messrs.  
Thomas (*Moncton*) and MacKay;  
Messrs. Kuntz and Neil (*Moose Jaw*) replaced  
Messrs. Taylor and Nowlan;  
Mr. Comtois replaced Mr. Poulin.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 26 octobre 1973:

MM. Mazankowski, Thomas (*Moncton*), Nowlan,  
Taylor et Haliburton remplacent MM. Kempling,  
Paproski, Arrol, Frank et Hollands;  
M. Guay (*Saint-Boniface*) remplace M. Railton.

Le mercredi 31 octobre 1973:

M. MacKay remplace M. Nowlan.

Le jeudi 1<sup>er</sup> novembre 1973:

M. Rose remplace M. Benjamin.

Le jeudi 8 novembre 1973:

MM. Blenkarn et Nowlan remplacent MM.  
Thomas (*Moncton*) et MacKay;  
MM. Kuntz et Neil (*Moose Jaw*) remplacent  
Messrs. Taylor et Nowlan;  
M. Comtois remplace M. Poulin.



## ORDER OF REFERENCE

Monday, October 29, 1973

*Ordered*,—That Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

## ORDRE DE RENVOI

Le lundi 29 octobre 1973

*Il est ordonné*,—Que le Bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

*Le Greffier de la Chambre des communes*

ALISTAIR FRASER

*The Clerk of the House of Commons*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 8, 1973

(24)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:13 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Blenkarn, Campbell, Comtois, Ellis, Guay (*St. Boniface*), Haliburton, Horner (*Crowfoot*), Kuntz, Loiselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Neil (*Moose Jaw*), Peters, Rose and Turner (*London East*).

*Other Members present:* Messrs. Gleave, Masniuk, Ritchie and Schellenberger.

*Appearing:* The Honourable John N. Turner, Minister of Finance.

*Witnesses: From the Department of Finance:* Mr. M. B. Foster, Assistant Director, Government Finance—Loans, Investments and Guarantees.

The Committee proceeded to consider Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*).

The Chairman called Clause 2.

The Minister of Finance made a statement.

The Minister and the witness answered questions.

It was agreed that the following documents submitted by the Minister of Finance be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

## CANADIAN NATIONAL RAILWAYS—

Statement of Sources and Applications of Funds for the Calendar Years 1971 and 1972 (*See Appendix "F"*)

## AIR CANADA—

Statement of Sources and Applications of Funds for the Calendar Years 1971 and 1972 (*See Appendix "G"*)

At 10:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 8 NOVEMBRE 1973

(24)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 20 heures 13 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Blenkarn, Campbell, Comtois, Ellis, Guay (*St-Boniface*), Haliburton, Horner (*Crowfoot*), Kuntz, Loiselle, Mazankowski, McKenzie, McRae, Neil (*Moose Jaw*), Peters, Rose et Turner (*London-Est*).

*Autres députés présents:* MM. Gleave, Masniuk, Ritchie, et Schellenberger.

*Comparait:* L'honorable John N. Turner, ministre des Finances.

*Témoin: Du ministère des Finances:* M. M. B. Foster, directeur adjoint, Finances du gouvernement—Prêts, Investissements et Garanties.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-164, Loi autorisant la présentation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs, qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)*).

Le président appelle l'article 2.

Le ministre des Finances fait une déclaration.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

On est d'accord pour que les documents suivants présentés par le ministre des Finances soient imprimés en annexe au présent procès-verbal:

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—

État de la provenance et de l'affectation des fonds en 1971 et 1972 (années civiles). *Se reporter à l'appendice «F».*

## AIR CANADA—

État de la provenance et de l'affectation des fonds en 1971 et 1972 (années civiles). *Se reporter à l'appendice «G».*

A 22 heures le Comité ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, November 8, 1973

[Texte]

• 2013

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum.

**Mr. Rose:** On a point of order, Mr. Chairman, I wonder if the Chairman has any pertinent information to enlighten us on the kind of representations he has made to the Minister of Transport regarding a possible trip to the West Coast to hear the various representations from those people there concerned with rail service.

**The Chairman:** Mr. Rose, if you had just held your point of order for a second I was going to explain the discussion that the steering committee had. I think you were at that steering committee meeting; you may have come late, as you generally do, but I think you were at that meeting.

**Mr. Rose:** On a question of privilege, Mr. Chairman. I left early to make up for it.

**The Chairman:** The steering committee met. We discussed the work of the committee in the coming month between now and Christmas. We hoped that we could get through Bill-164 before Christmas. The steering committee reached the conclusion that we should call the Minister of Finance first to explain the delicate financing of the CNR and Air Canada without this bill. Secondly, we would try to have Air Canada and CNR management appear before the committee on the study of this bill. Some complications have arisen: Air Canada and the CNR are both very anxious to appear before the Transport Committee...

**An hon. Member:** I bet they are.

• 2015

**The Chairman:** ... and would like very much to have the annual reports of Air Canada and the CNR referred to this committee so they could be dealt with at the same time as Bill C-164. The Chairman has attempted to convey this message to the Minister of Transport and he has to refer in the House of Commons, as I understand the rules, the annual reports of both Crown corporations to the committee and then we could study them. I have asked him to do that and he said he would give me an answer as soon as possible.

The question also came up at the steering committee meeting concerning the difficulties in the unions on the West Coast and the possibility of the committee's travelling to the West Coast. As I understand it, the engineers out there are having some trouble affiliating or continuing their affiliation with the international union. I discussed that with the Minister and we can hardly travel without the consent of the House of Commons.

The Minister has assured me in both cases, Mr. Rose, that he will give me an answer at the earliest convenience. I have not yet received his answer about whether or not he is agreeable to this committee's travelling. I might say I did suggest to him that it appeared likely Air Canada and the CNR would not be available until the end of the month or near the end of the month in any event. I suggested to him that in the intervening time we would readily handle Bill S-9 which was referred to the committee and could probably spend a couple of days studying the union prob-

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 8 novembre 1973

[Interprétation]

**Le président:** Messieurs, nous sommes en nombre suffisant.

**M. Rose:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je me demande si le président a des renseignements pertinents qui nous apporteraient des précisions sur le genre de recommandations qu'il a faites au ministre des Transports concernant un voyage éventuel sur la Côte ouest pour entendre les diverses représentants de la part des gens qui se préoccupent du service ferroviaire.

**Le président:** Monsieur Rose, si vous aviez attendu quelques instants avant d'invoquer le Règlement, j'allais vous expliquer la discussion qu'a tenue le Comité directeur. Je pense que vous y participiez d'ailleurs. Vous étiez probablement en retard, comme vous l'êtes d'habitude, mais je pense que vous étiez présent.

**M. Rose:** Une question de privilège, monsieur le président. Pour compenser, j'ai quitté plus tôt.

**Le président:** Le Comité directeur s'est réuni. Nous avons discuté le travail du Comité pour le mois qui vient et d'ici Noël. Nous avons espéré terminer l'examen du Bill C-164 avant Noël. Le comité directeur a conclu que nous inviterions le ministre des Finances pour expliquer tout d'abord le financement délicat du Canadien national et d'Air Canada sans se référer à ce bill. En second lieu, nous inviterions la direction d'Air Canada et du Canadien national à comparaître devant ce Comité pour étudier ce bill. Mais certaines complications ont surgi: Air Canada et le CN ont tous deux grand hâte de comparaître devant le Comité des transports...

**Une voix:** Je parie que oui.

**Le président:** ... et aimeraient que les rapports annuels de ces compagnies respectives soient renvoyés à ce Comité pour qu'ils puissent faire l'objet d'un examen en même temps que le Bill C-164. Le président a tenté de transmettre ces messages au ministre des Transports et si je comprends bien le règlement il doit renvoyer à la Chambre des communes les rapports annuels de ces deux sociétés de la Couronne et ensuite les renvoyer au Comité pour en faire l'examen. Je lui demanderai de prendre cette initiative sur quoi il m'a rétorqué qu'il me donnerais une réponse aussitôt que possible.

La question a été également soulevée à la réunion du comité directeur concernant les difficultés auxquelles doivent faire face les syndicats ainsi qu'un voyage éventuel du Comité au même endroit. Si je comprends bien, les ingénieurs ont du mal à s'affilier ou à poursuivre leur affiliation au syndicat international. J'en ai parlé au ministre et nous pouvons difficilement voyager sans le consentement de la Chambre des communes.

Le ministre m'a assuré dans les deux cas, monsieur Rose qu'il me donnera une réponse aussitôt que possible. Néanmoins, il n'a encore rien dit pour nous laisser savoir s'il approuve ou non le voyage de ce Comité. J'ajouterai que je lui ai mentionné qu'il semblait fort peu probable qu'Air Canada et le CN soient disponibles d'ici la fin du mois ou de toute façon à la fin du mois. Je lui ai dit entre-temps que nous serions bien disposés à faire l'examen du Bill S-9 qui a été renvoyé au Comité et nous pourrions consacrer quelques jours à étudier les difficultés syndicales ainsi que

[Text]

lem and the engineering problem on the railroads on the West Coast. He was very interested in my proposal but he did not give me an answer, Mr. Rose.

**Mr. Rose:** On the same point of order, and on questions arising from that point of order—if I have the floor, Mr. Chairman—if this committee is to receive the annual report of the CNR and Air Canada is it correct for me to assume that they have now at last been audited? We were unable to receive them earlier when we had more time on this committee, when we dealt for weeks with such things as flight security. Could I have an answer to that question? And while we are at it . . .

**The Chairman:** Mr. Rose, you are dealing with a technical point of whether or not they have been officially audited. I think it would be better to question the Minister of Finance, and we had better get into the study of the bill before . . .

**Mr. Rose:** I would certainly rush to agree with you, Mr. Chairman; I know how fair you are and sort of non-partisan. I had two points on which I wished to question you. Do I have the floor or not?

**The Chairman:** Make your points, but quickly.

**Mr. Rose:** On my second point, has the Minister of Transport given you any indication of when he might be able to give you his decision on the request of the committee put forward by you, without prejudice and in all good faith, to travel to the West Coast to look into these very important problems?

**The Chairman:** Mr. Rose, the Minister of Transport has said that he believed the New Democratic Party was confused on the issue, as some of them wanted the committee to travel out there and some of them did not. He himself was of a mixed opinion as to whether he could serve any useful purpose but he did particularly refer to your party in saying that some of the members wanted the committee to travel and some of them did not. I think your best bit of lobbying could be done within your own caucus; then you could convince the Minister that your party is united on the issue.

I now recognize Mr. Guay.

• 2020

**Mr. Rose:** On a question of privilege, Mr. Chairman, I think the former Minister of Justice would be quick to agree with me—he is here as a witness as the Minister of Finance—that what you have just put forward in Committee is hearsay evidence. I am quite certain there is nothing to back up that allegation, and I would like to say right here and now that there is no disunity about the request from my party for the Committee to travel to the west coast to hear about these very important problems.

**The Chairman:** You might be quite right. There may not be any disunity, but that question of disunity or no disunity has not been conveyed to the Minister. He is operating under the apprehension that there is disunity.

[Interpretation]

les problèmes des ingénieurs ferroviaires sur la Côte Ouest. Ma proposition l'a fort intéressé mais il ne m'a pas encore répondu, monsieur Rose.

**M. Rose:** Sur le même sujet directement et à propos des questions qui en découlent (si j'ai la parole, monsieur le président), si ce Comité doit recevoir le rapport annuel du Canadien national et d'Air Canada ai-je le droit de supporter qu'on les a au moins vérifiés? Nous n'avons pas été capables de les recevoir plus tôt quand le Comité avait plus de temps à sa disposition et au moment où nous discussions pendant des semaines de la sécurité aérienne. Pourrais-je avoir une réponse à cette question? Et puisque nous y sommes . . .

**Le président:** Monsieur Rose, vous traitez d'un point technique qui est de savoir si oui ou non ces rapports ont fait l'objet d'une vérification officielle. Je pense qu'il vaudrait mieux interroger le ministre des Finances et nous aurions intérêt à étudier le bill avant . . .

**M. Rose:** Je me précipite pour tomber d'accord avec vous monsieur le président car je connais bien votre esprit de justice et de non partisannerie. J'étais intéressé à vous interroger sur deux points. Ai-je la parole, oui ou non?

**Le président:** Allez-y mais rapidement.

**M. Rose:** A propos de ma seconde question, le ministre des Transports vous a-t-il donné signe concernant le moment où il sera en mesure de vous faire part de sa décision eut égard à la demande que le Comité vous a faite sans préjudice et en toute bonne foi de voyager sur la côte ouest et d'étudier ces problèmes de toute première importance?

**Le président:** Monsieur Rose, le ministre des Transports a dit qu'il croyait percevoir une certaine confusion aux fins du Parti néo-démocrate à cet égard étant donné que certains membres de ce parti voulaient que ce Comité entreprenne ce voyage alors que d'autres s'y opposaient. Il avait lui-même une opinion partagée à cet égard se demandant si cela servirait à des fins utiles mais il a fait particulièrement allusion à votre parti en disant que certains de vos membres voulaient que le Comité entreprenne ce voyage alors que d'autres s'y opposaient. Je pense que votre travail en coulisse devrait se faire au sein de votre propre caucus; vous pourriez alors convaincre le ministre que votre parti est uni à cet égard.

Je donne maintenant la parole à M. Guay.

**M. Rose:** Une question de privilège, monsieur le président, je crois que l'ancien ministre de la Justice serait d'accord avec moi pour dire—il est ici en tant que témoin comme ministre des Finances—que ce que vous venez de dire au Comité, ne sont que des preuves par ouï dire. Je suis assez certain qu'il n'a rien pour appuyer cette allégation et j'aimerais déclarer ici maintenant que les membres de mon parti sont tous d'accord pour demander au Comité de voyager vers la côte de l'Ouest afin de constater de visu la cause de ces problèmes très graves.

**Le président:** Il se peut que vous ayez raison. Il se peut qu'il n'y ait pas de mésentente entre vous mais le ministre n'est pas au courant qu'il y ait ou non divergence d'opinions dans votre parti. Il a fait ces déclarations sous l'appréhension qu'il y a, de fait, divergence d'opinions.



[Texte]

I will now recognize Mr. Guay, and I would like the Committee to get as quickly as possible to the witnesses we have before us.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Thank you, Mr. Chairman. I just want to place on the record the fact that the Standing Committee on Transport and Communications does not require the formal reference to it of the annual report for questioning under current circumstances with regard to the CNR and Air Canada. In other words, in the course of questioning the CNR officials, they can refer to the report which has already been tabled and ask any questions they wish about it without any formal reference. Some of the members have criticized to a certain extent the fact that we cannot discuss the CNR or Air Canada annual reports. There is no reason why it could not be done. I think it can be done in this Committee and I hope that it is done soon so far as I am concerned. Some of this business that I have heard both in the House and at the committee level ought to be straightened out once and for all.

**Mr. Rose:** Yes, I agree.

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, I think we would have to settle this before the Minister is able to proceed with the bill. I have checked and found that through another means they have been conducting financing and through another means they have also been conducting auditing. However, it seems to me that if we have to pass this bill before we get the annual report, then we are discussing really the operation in this bill of 1974 financing of the Canadian National Railways. It is pretty stupid to do it without having before us the Canadian National report and the report of Air Canada.

They are before us, there is a technicality, and I would like the Minister to indicate that he is willing to waive that technicality and that he is prepared to make the document that is already tabled an official document so the Committee can have it. I think we are going to be in a very confusing position in passing this bill which really is for the provision of moneys for 1974 when we have not got around to discussing the annual operation of either the CNR or Air Canada. I suggest the Minister has to make...

**The Chairman:** You are referring to the Minister of Transport?

**Mr. Peters:** The Minister of Finance has to make this decision. The Minister of Finance really is responsible for the screwup that the Minister of Transport has got himself into.

**The Chairman:** I would suggest to the Committee that as yet we have not recognized the Minister of Finance. I would like to introduce him and his supporting staff and I would like to proceed. I have Mr. Mazankowski's name on my list but I urge Mr. Mazankowski to allow me first of all to introduce the witness and get started on the bill. The questions that you pose, Mr. Peters, could then be asked of the Minister of Finance.

**Mr. Mazankowski:** Is the Minister going to make a statement?

[Interprétation]

J'accorde maintenant la parole à M. Guay, et j'aimerais que les membres du Comité posent les questions le plus rapidement possible aux témoins qui comparaissent ici.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Merci, monsieur le président. Je voudrais simplement que soit versé au dossier le fait que le Comité permanent des transports et communications ne demande pas qu'on se réfère officiellement au rapport annuel publié par le CN et Air Canada afin de pouvoir poser des questions au sujet de la situation actuelle. Autrement dit, au cours des questions qui seront posées aux autorités du CN, ils peuvent se référer au rapport qui a déjà été déposé et poser quelques questions que ce soit sans y référer d'une façon officielle. Certains des députés ont critiqué jusqu'à un certain point le fait que nous ne pouvons discuter des rapports annuels du CN ou d'Air Canada. Il n'y a aucune raison pour laquelle on ne pourrait le faire. Cela peut se faire au sein même du présent comité, et j'espère pour ma part que cela se fera bientôt. Certaines des façons de procéder dont j'ai entendu parler à la Chambre et aux comités, devraient être régularisées une fois pour toute.

**M. Rose:** Oui, je suis d'accord.

**M. Peters:** Monsieur le président, je pense que nous devrions régler cette question avant que le ministre s'attaque au bill lui-même. J'ai vérifié et j'ai constaté que par d'autres moyens, on a pu voir aux questions financières et voir également à la vérification des livres comptables. Toutefois, il me semble que si nous devons adopter ce bill avant d'obtenir le rapport annuel, nous aurons alors à discuter des prévisions prévues dans le bill sur le financement pour 1974 des chemins de fer du CN. Il est assez stupide de le faire sans avoir en main les rapports annuels du CN et d'Air Canada.

Les témoins sont parmi nous et il s'agit surtout d'une question d'ordre technique et j'aimerais que le ministre déclare qu'il a l'intention de laisser de côté cette question d'ordre technique et qu'il est prêt à ce que le document qui a déjà été déposé devienne document officiel de sorte que le Comité puisse en avoir une copie. A mon avis, nous serons dans une situation assez confuse si l'on décide d'adopter ce bill qui réellement prévoit des dispositions pour accorder les argentés nécessaires pour 1974 alors même que nous n'ayons pas pris le temps de discuter de l'exploitation annuelle que ce soit du CN ou d'Air Canada. A mon avis, le ministre doit...

**Le président:** Parlez-vous du ministre des Transports?

**M. Peters:** C'est au ministre des Finances à prendre ces décisions. Le ministre des Finances est réellement responsable de l'impasse dans laquelle s'est jeté le ministre des Transports.

**Le président:** Je tiens à faire remarquer au Comité que nous n'avons pas encore reconnu ici la présence du ministre des Finances. J'aimerais le présenter ainsi que son personnel d'appoint pour ensuite procéder aux délibérations. J'ai le nom de M. Mazankowski sur ma liste mais j'aimerais bien que M. Mazankowski me permette tout d'abord de présenter le témoin pour passer ensuite à l'étude du bill. La question que vous posez, monsieur Peters, vous pourriez alors la poser au ministre des Finances.

**M. Mazankowski:** Le ministre a-t-il l'intention de faire une déclaration?

## [Text]

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, I want to add the caution that I do not think we should proceed with this bill unless we have an indication that we also have before us an official document of the Canadian National Railways which is the accounting that this bill hinges on. I just suggest it. I have no objection to your calling the Minister if the Minister wants to make that statement. However, if he is not prepared to make that statement then I am not prepared to go on with this bill at the present time.

**The Chairman:** Well, naturally the Chair is wishful and hopeful that you are prepared to go on with the bill and that the Minister will make a satisfactory statement to you, Mr. Peters.

Before the Committee we have the Minister of Finance. On his immediate right is Mr. M. B. Foster, and on Mr. Foster's immediate right is Mr. E. A. Oestreicher. They will assist him.

Having introduced our witnesses, I would like to ask the Minister of Finance to make a statement.

Are you speaking on a point of order, Mr. Turner?

**Mr. Turner (London East):** Mr. Chairman, are they connected with the CNR or with the Department of Finance?

**Hon. John Napier Turner (Minister of Finance):** They are neutral; they are with the Department of Finance.

**Mr. Mazankowski:** How can they be neutral?

**An hon. Member:** We do not accept the assumption.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Before I proceed with the Committee, I want to reply to Mr. Mazankowski. They are neutral in the sense that they deal with the facts and I will deal with the policy.

I have a statement here which I hope is not too long. I am going to distribute it to you, through you, Mr. Chairman, in French and English. I have tried to calibrate the statement to meet some of the problems that were raised in debate at second reading. I am not under any illusions that they are going to satisfy all the questions of the Committee, but I have tried to meet some of the main points that were made. So if I could read this into the record and make interjections, then I will hold myself open to questioning at the courtesy of the Committee.

Mr. Chairman, I am glad to have this opportunity to appear before you so that I can attempt to provide some clarification as to what Bill C-164 seeks to accomplish.

The bill is described as: "An act to authorize the provision of moneys..." Maybe you can read the rest into the record. It is in the preamble of the bill. The bill also provides for the appointment of auditors.

Hon. members have made a number of estimates of the amount of moneys to be provided to these two corporations. Their estimates ranged as high as one billion and a half dollars. I would like to set the record straight, Mr. Chairman, by going over the clauses of the bill which would allow the government to provide moneys to these two corporations.

## [Interpretation]

**M. Peters:** Monsieur le président, il nous faut agir prudemment et nous ne devrions pas procéder à l'étude du présent bill à moins que nous ayons également en main un document officiel provenant des chemins de fer du CN dont la comptabilité et les chiffres président le bill découlent. Je fais simplement le proposer. Je ne m'oppose pas à ce que vous présentiez le ministre si celui-ci veut faire une déclaration à ce sujet. Toutefois, s'il n'est pas prêt à le faire, eh bien, moi, je ne suis pas prêt à étudier ce bill dès maintenant.

**Le président:** Évidemment, j'espère que vous êtes prêt à l'étude de ce bill et que le ministre saura faire une déclaration qui vous satisfera, monsieur Peters.

Comparat aujourd'hui comme témoin, le ministre des Finances. A sa droite, M. M. B. Foster et à la droite de M. Foster il y a M. E. A. Oestreicher qui aideront à répondre à vos questions.

Ayant présenté les témoins, j'aimerais demander au ministre des Finances de faire sa déclaration.

Est-ce que vous invoquez le Règlement, monsieur Turner?

**M. Turner (London-Est):** Monsieur le président, ces fonctionnaires sont-ils attachés aux chemins de fer du CN ou au ministère des Finances?

**L'hon. John N. Turner (ministre des Finances):** Ils sont neutres; ils font partie du ministère des Finances.

**M. Mazankowski:** Comment peuvent-ils être neutres?

**Une voix:** Nous n'acceptons pas cette supposition.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Avant de procéder aux délibérations du comité, j'aimerais répondre à M. Mazankowski. Ces deux personnes sont neutres en ce sens qu'ils s'occupent des faits et moi, je m'occupe des politiques.

J'ai ici une déclaration qui je l'espère ne sera pas trop longue. J'en ferai circuler des exemplaires en français et en anglais par l'entremise du président. J'ai essayé de rédiger ces déclarations afin de régler certains problèmes qui ont été soulevés lors du débat en seconde lecture. Je ne me fais pas d'illusion et je crois bien qu'elles ne satisfairont pas toutes les questions des membres du comité mais j'ai essayé de satisfaire les points principaux qui ont été soulevés. J'aimerais donc que ces déclarations soient versées au procès-verbal et je ferai quelques interjections pour ensuite m'en tenir à la disposition des membres du comité qui me poseront des questions.

Monsieur le président, je suis heureux de cette occasion qui m'est offerte de me présenter devant vous, afin d'essayer de donner quelques-uns des éclaircissements sur les objectifs du bill C-164.

On décrit le bill comme suit: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses...» Vous pourrez lire le reste dans le procès-verbal, cela fait partie du préambule du bill. Le bill prévoit également la nomination des énumérateurs.

Honorables députés qui ont fait un certain nombre de prévisions quant au montant à accorder à ces deux sociétés, prévisions qui allaient jusqu'à un milliard et demi de dollars. J'aimerais, monsieur le président, tirer la situation au clair en passant en revue les articles du bill qui permettraient au gouvernement de verser des fonds à ces deux sociétés.



## [Texte]

I will start with the Canadian National. There are only two clauses of Bill C-164 which would authorize the Minister of Finance, with the approval of Governor in Council, to make loans or advances. These are proposed Section 9 and Section 11. A further proposed section, Section 13, would require the Minister of Finance to purchase preferred stock of CN at par, equal to three per cent of the gross revenues of the national system. Finally a fourth proposed section, Section 15, would allow Governor in Council to authorize the guarantee of the principal and interest of any securities which might be issued by Canadian National.

This last Section 15 does not provide any money to Canadian National, neither does it increase the company's debt. It merely makes it possible for Canadian National to issue new securities with a government guarantee, if it is at any time considered desirable to do so, in substitution for temporary loans made in the past by Ministers of Finance under Section 7 of the CNR Refunding Act, 1955, which in turn were made to pay outstanding securities when they matured.

I might interject here to say that a good many of the temporary advances that I have had to make, because this bill has not been passed for a couple of years, have been made under the CNR Refunding Act, and we will deal with that, I am sure, on questions.

It is proposed to raise the limit on the substituted securities which may be issued from \$680 million to \$1 billion.

Let us turn to the three clauses of Bill C-164 that would provide moneys to CNR. We will first turn to Section 9. This would allow the Minister of Finance to make loans whose aggregate principal amount shall not exceed \$21 million. The purpose for these loans is set out in subsection 3(2)(a) of that section. That is to say, "for capital expenditures authorized by this act in respect of branch lines." So that is the branch line authorization of \$21 million.

Referring to subsection 3(1)(a), it will be seen that CN is authorized to spend \$13 million for branch lines in the calendar year 1973, and in subsection 3(1)(b), an amount not exceeding \$8 million in the calendar year 1974 prior to July 1 of that year. Those two amounts, of course, add up to the \$21 million that you find here in Section 9.

● 2030

Under Bill C-164 the Canadian National Railways would be permitted to borrow this amount by issuing government-guaranteed securities so these funds would not necessarily be provided by the Minister of Finance; otherwise the CNR on its own account could borrow the money but this action authorizes the Minister of Finance to guarantee those loans.

Clause 11 allows the Minister of Finance on the application by the CNR, approved by the Minister of Transport and with the approval of the Governor in Council, to place moneys at the disposal of the CNR within any time during the 18 months ended June 30, 1974. I am now quoting from the clause:

## [Interprétation]

Dans le cas du Canadien national, il n'y a que deux articles du bill C-164 qui autoriseraient le ministre des Finances à accorder des prêts ou des avances avec l'approbation du gouverneur en conseil. Il s'agit des articles 9 et 11. Un troisième l'article 13 obligerait le ministre des Finances à acquérir des actions privilégiées du CN à leur valeur nominale. Pour un montant qui n'excède pas 3 p. 100 des recettes brutes du réseau national. Enfin un quatrième article, le numéro 15, permettrait au gouverneur en conseil d'autoriser la garantie du principal et de l'intérêt de toute valeur que pourrait émettre le Canadien national.

Ce dernier, l'article 15, ne prévoit aucun montant pour le Canadien national, pas plus qu'il n'augmente la dette de la compagnie; il ne fait que lui donner la possibilité d'émettre de nouvelles valeurs avec la garantie du gouvernement, si à un moment ou l'autre cette opération n'était souhaitable pour remplacer les prêts temporaires consentis dans le passé, par les ministres des Finances aux termes de l'article 7 de la loi de 1955 sur le remboursement d'obligations de chemins de fer nationaux du Canada—prêts qui eux-mêmes, servaient à rembourser à l'échéance les valeurs émises.

Permettez-moi de m'arrêter ici pour vous dire que bon nombre de ces avances temporaires que j'ai dû faire, parce que ce bill n'a pas été adopté pour deux ans, ont été faites en vertu de la Loi sur le remboursement et obligations des chemins de fer nationaux du Canada et nous en discutons j'en suis certain, lorsque vous me poserez des questions.

On propose de faire passer de 680 millions à 1 milliard de dollars le maximum des titres substitués qui pourraient être émis.

Examinons maintenant les trois articles du bill C-164 qui prévoiraient des montants pour les chemins de fer nationaux. L'article 9 permettrait au ministre des Finances de consentir des prêts dont le principal ne dépasserait pas en tout 21 millions de dollars. L'objet de ces prêts est établi au paragraphe 3(2)(a) qui stipule «pour les dépenses d'établissement autorisé par la présente loi en ce qui concerne les embranchements».

Si l'on se reporte au paragraphe 3(1)(a), on remarque que le CN est autorisé à dépenser 13.0 millions de dollars pour les embranchements en l'année civile 1973 et, au paragraphe 3(1)(b), un montant ne dépassant pas 8 millions en l'année civile 1974 avant le premier juillet de la même année. Ces deux montants, naturellement, représen-

tent la somme de 21 millions de dollars que vous voyez ici à l'article 9.

Le Bill C-164 permettrait au Canadien national d'emprunter cette somme d'argent en émettant des obligations garanties par le gouvernement. Ce ne sera donc pas nécessairement le ministère des Finances qui devra fournir ces fonds. Autrement, le CN pourrait emprunter cet argent sur son propre compte, mais cet article autorise le ministre des Finances à garantir les prêts.

L'article 11 permet au ministre des Finances, sur la demande du CN et avec l'approbation du ministre des Transports et du gouverneur en conseil de mettre des fonds à la disposition du CN à n'importe quel moment au cours de cette période de 18 mois se terminant le 30 juin 1974. Et maintenant je cite l'article:

## [Text]

... the available revenues of a National System are not sufficient to pay all the operating and income charges of the National System as and when due,...

What does this mean? It means that this clause allows the Minister of Finance to make interest-free, working-capital loans where the CNR has insufficient funds to pay its bills and if the CNR and its subsidiaries do not generate enough cash before the end of the year to repay these advances. Using the words of the clause:

... any insufficiency shall be provided for by subsequent deficit appropriation by Parliament.

The net effect of this clause is to make no more money available than would otherwise be voted by Parliament to make up a deficit, which we had to do last year for instance because we did not have any bill, but to make it available when it is needed from month to month instead of having to wait until sometime after the year end when the CNR's books are closed and until these deficits would be authorized by a supplementary estimate of the House.

Turning to Clause 13, this is the continuation of a practice begun with the Canadian National Railways Capital Revision Act of 1952 under which the Minister of Finance pays for preferred stock of the CNR equal to 3 per cent of the national system's gross revenues for the year. This measure ensures that not all of the CNR's capital increases come from debts. In this way the government has provided \$1,235,000,000 in equity capital between 1952 and 1971. This clause of Bill C-164, if this committee is to pass it, if Parliament is to pass it, would provide a further \$40 million to purchase preferred stock on account of 1972 plus a similar amount for 1973 depending on the final amount of gross revenues for that year.

Let me summarize this, Mr. Chairman. Bill C-164 would give the authority for the provision of up to \$100 million to the CNR plus advances to cover a deficit, if there were a deficit, to permit it to pay its bills as they become due in those periods in which the CNR has insufficient revenue. The amount of about \$100 million is mostly equity capital in the form of preferred stock for the provision of up to \$21 million for loans for branch-line construction.

That is the limit of the financial authorization under this bill. We are not talking of \$1 billion or \$1.5 billion; that is what we are talking about, we are talking about \$100 million, \$21 million in direct loans to cover the branch-line problem, the rest in equity and working capital.

Honourable members will also be interested to see how the company was able to operate in the absence of a financing and guarantee act since the 1970 act, which covered the period up to June 30, 1971. Those were legitimate questions on second reading; the bill has not been passed for a couple of years. How has the CNR and for that matter how has Air Canada been operating without any authorization or so-called authorization? For this purpose I have provided a statement of the CNR's sources and applications of funds for the years 1971 and 1972 which you will find in the table at the back. I said I would like to distribute it but there it is.

## [Interpretation]

Les revenus disponibles du réseau du national ne suffisent pas à acquitter tous les frais d'exploitation et les frais imputables sur le revenu au fur et à mesure de leur exigibilité...

Qu'est-ce que cela signifie? Cela veut dire que le ministre des Finances pourra accorder des prêts pour couvrir les frais d'exploitation exempts d'intérêt lorsque le National n'a pas suffisamment d'argent pour payer ses factures et lorsque le CN et ses subsidiaires ne réussissent pas à réaliser suffisamment d'encaisses avant la fin de l'année pour rembourser les avances. Pour reprendre les termes utilisés dans cet article:

Toute insuffisance doit être comblée au moyen de crédit subséquemment voté par le Parlement.

L'article aura donc pour effet de mettre certains fonds à la disposition du Canadien national, non pas plus que ceux que le Parlement approuverait autrement pour combler un déficit, comme nous avons dû le faire l'année dernière, par exemple, parce qu'il n'y avait pas de projet de loi de ce genre, et de se faire chaque mois, lorsque l'argent devient exigible, supprimant ainsi la nécessité d'attendre l'adoption des prévisions supplémentaires par la Chambre bien après la fin de l'exercice lorsque les livres du CN sont clos depuis longtemps.

L'article 13 signifie la perpétuation d'une pratique qui a commencé avec la Loi de révision sur les chemins de fer nationaux du Canada de l'année 1952 en vertu de laquelle le ministre des Finances contribue un montant égal à 3 p. 100 du revenu annuel brut du réseau national pour les actions préférentielles du CN. Ces mesures assurent que les augmentations du capital du CN ne sont pas uniquement financées par des dettes. Entre 1952 et 1971, le gouvernement a fourni un capital-action de 1,235 millions de dollars. Si ce Comité l'adopte, si le Parlement adopte cet article du Bill C-164, un autre montant de 40 millions de dollars sera disponible pour l'achat d'actions préférentielles pour l'exercice de 1972 plus un montant analogue calculé en fonction du revenu brut pour l'exercice 1973.

Pour résumer, monsieur le président, le Bill C-164 autorisera l'octroi d'une somme de 100 millions de dollars au CN et des avances nécessaires pour couvrir un déficit éventuel pour que le CN puisse s'acquitter de ses dettes au fur et à mesure qu'elles deviennent exigibles lorsqu'il ne réalise pas suffisamment de revenus. Le montant d'environ 100 millions de dollars prendra surtout la forme de capital-action, il s'agit d'actions préférentielles, et de prêts pouvant atteindre la somme de 21 millions de dollars pour la construction de lignes secondaires.

Voilà les limites qu'impose ce projet de loi du point de vue financier. Il n'est pas question de 1 billion ou de 1.5 million de dollars, mais d'une centaine de millions de dollars dont 21 millions de dollars en prêts directs pour couvrir les frais de construction de ligne secondaire et le reste en capital-action et en fonds d'exploitation.

Les députés seront probablement curieux de savoir comment la compagnie a pu fonctionner dans l'absence d'une loi de prestation de fonds depuis la loi de 1970 qui couvre la période se terminant au 31 juin 1971. Ce sont des questions que l'on pouvait légitimement supposer lors de la deuxième lecture, le projet de loi attend depuis des années son adoption. Comment le CN ou, d'ailleurs, Air Canada ont-ils pu fonctionner en l'absence d'une telle loi d'autorisation? Pour cette raison, j'ai joint à mon document un bilan des sources et des demandes de fonds du CN pour les exercices 1971 et 1972. J'ai dit que je voulais faire distribuer ce document, le voici.



## [Texte]

Let us look at that table, sources and applications of funds for the calendar years 1971 and 1972 for the Canadian National Railways. The CNR was able in 1971 to make its \$180.6 million capital expenditures—you will find that under the application of funds, the first item—capital expenditures, \$180.6 million, from a number of sources or you go over to the funds generated by the CNR itself at the top of the table and you get the total amount of funds generated by the CNR of \$118.2 million. That it gets from its operations, from the cash flow of depreciation and amortization which are book figures and, of course, for cash-flow purpose are brought back into liquidity. You get the net funds from operations; you add that to the proceeds from properties that are retired or sold; you have a working capital situation, and then you get \$118.2 million.

You add to that the funds obtained from the government, the Parliamentary vote to cover the deficit, which in 1971 was \$24.2 million. Of course, I am dealing only with the 1971 figures. The 1972 figures are parallel and they operate the same way. So we had a Parliamentary authorization in that year of \$24.2 million to cover the deficit, and the greater part of the proceeds from the government purchase of preferred stock, which is your \$39.1 million. Now with the rest of the preferred stock, of course, the railway was able to reduce its debt by about \$900,000.

## • 2033

Take a look at 1972. You go through the same exercise. The CN had capital expenditures of \$173.1 million, shown in the first item under Application of Funds. It had generated on its own—see Sources of Funds—\$157.8 million. Add the working capital and disposition of property, and then the \$17.8 million voted by Parliament to cover the deficit in 1972, and you have enough left to reduce its debt in the hands of the public by \$2.5 million.

In its 1973 budget, which was tabled in the House by the Minister of Transport, The CNR was authorized by the Governor in Council to undertake the \$225.5 million of projects referred to in Section 3(1) of your bill, of which it anticipates some \$20 million would not be completed during the year. The sources of funds projected for these \$205.5 million expenditures for 1973 were: generated from operations, working capital and property disposal—\$149.5 million, which would correspond with the figures you find on your table of funds generated by the CNR; borrowing on account of branch lines—\$13 million—we are talking about 1973 because the \$8 million is for the first half of 1974, as you recall; issues of preferred stock—\$43 million; for a total of \$205.5 million.

It is these last two—the branch line borrowings of \$13 million for 1973 and then the \$8 million for the first half of 1974, and the issues of preferred stock for \$43 million—that Bill C-164 would authorize the Minister of Finance to provide. The other funds are provided by the CNR itself from its own operations, generated in a similar fashion as indicated for 1971 and 1972 in the table.

## [Interprétation]

Regardons ce graphique qui vous indique les sources et les demandes de fonds des chemins de fer nationaux dans les années 1971 et 1972. En 1971, le CN a pu couvrir ses frais d'exploitation de 180.6 millions de dollars (et vous trouverez ce chiffre en premier à la colonne appelée «demande de fonds»), grâce à plusieurs sources auxquelles s'ajoutent les fonds que le CN a réalisés lui-même et qu'il trouve en haut du tableau. Nous arrivons donc à un total de 118.2 millions de dollars. Ce montant est le résultat de son exploitation, du «cash flow» de la dépréciation et de l'amortissement qui ne représentent que les chiffres comptables et qui, évidemment, sont retransformés en caisse. Vous calculez les fonds nets à partir de la situation d'exploitation, vous y ajoutez le revenu réalisé après la retraite ou la vente de biens, vous calculez la valeur du capital de travail et vous arrivez au montant de 118.20 millions de dollars.

A ce moment s'ajoute les fonds obtenus du gouvernement. En 1971, le Parlement a accepté de couvrir le déficit de 24.2 millions de dollars. Je ne parle évidemment que des chiffres de 1971. La même chose est valable pour 1972. En 1971, le Parlement a donc adopté une allocation de 24.2 millions de dollars pour couvrir le déficit ainsi que la plus grande part de la somme réalisés grâce à l'acquisition d'actions préférentielles par le gouvernement, c'est-à-dire 39.1 millions de dollars. Avec le restant des actions préférentielles, les chemins de fer ont évidemment pu faire réduire les dettes d'environ 900,000 dollars.

Regardez les chiffres pour l'année 1972. Le même calcul s'applique. A la colonne (demande de fonds) vous trouverez en premier un poste de dépenses de 173.1 millions de dollars. A la colonne (source de fonds) vous voyez que le CN avait réalisé lui-même une somme de 157.8 millions de dollars. Ajoutons la valeur du capital-travail et la somme réalisée grâce à la vente de billets ainsi que les dollars 17.8 millions octroyés par le Parlement pour couvrir le déficit de 1972 et il reste suffisamment d'argent pour réduire la dette publique de 2.5 millions de dollars.

Son budget de 1973 qui a été présenté à la Chambre par le ministre des Transports, le CN a obtenu du gouverneur en conseil l'autorisation d'entreprendre le projet de 225.5 millions de dollars dont il est question à l'article 3(1) de votre projet de loi et un montant de 20 millions de dollars ne sera pas encore nécessaire cette année-ci. Les fonds nécessaires pour couvrir ces dépenses de 205.5 millions de dollars en 1973 proviendront, à concurrence de 149.5 millions de dollars de l'exploitation, du capital investi, la vente de biens ce qui correspond aux chiffres qui se trouvent sur votre table à la colonne des fonds validés par le CN, de 13 millions de dollars d'emprunt pour la construction de lignes secondaires, et s'il faut spécifier que nous parlons de 1973, parce que 8 millions de dollars sont prévus pour la première moitié de l'année 1974, comme vous vous en souviendrez peut-être, et de 43 millions de dollars pour l'émission d'actions préférentielles, ce qui nous fait un total de 205.5 millions de dollars.

Le bill C-164 aura justement pour effet d'autoriser le ministre des Finances à garantir les deux dernières réalisations «fonds»—c'est-à-dire les emprunts de 13 millions en 1973, et de 8 millions dans la première moitié de 1974 pour la ligne secondaire et les émissions d'actions préférentielles pour une valeur totale de 43 millions. Les autres fonds nécessaires seront réalisés par le CN lui-même de la même manière que cela est indiqué pour les années 1971 et 1972.

*[Text]*

All right. Now let us do the same exercise for Air Canada. Bill C-164 provides in Section 7 for loans to Air Canada in the 18-month period ending June 30, 1974, not to exceed \$140 million. It also provides in Section 12 for advances to pay operating and income charges as and when due where the available revenues of Air Canada are insufficient. Section 12 is really a safety precaution in case Air Canada runs into difficulties, and the \$140 million provided by Section 7 is the only real cash provision for this company.

The bill also provides for the guarantee of Air Canada's borrowings of up to £13 million from a consortium of British lenders to finance the purchase of Rolls Royce engines for the Lockheed 1011 aircraft it is in the process of purchasing.

I have a similar statement for Air Canada. We have already distributed it. Let us look at how Air Canada was able to operate without a CN Financing and Guarantee Act since July 1, 1971.

Let us look at 1971. The statements are drawn in a similar fashion to those for the CNR. In 1971 the company generated \$60.4 million, and \$80.9 million in 1972, just looking over to the 1972 figures. In addition it was able, under its own act, to borrow moneys from the consortium of British lenders for Rolls Royce engine purchases though no government guarantee could be given at the time. Further, due to the bankruptcy of Rolls Royce and difficulties in the Lockheed Aircraft Corporation, deliveries of Lockheed 1011 aircraft were delayed considerably, thereby reducing the amounts Air Canada had to pay for aircraft during the period.

Since the end of 1972, both Air Canada and CN have had to obtain temporary financing from commercial sources. You might ask since we have been able to generate funds and get temporary accommodation, why we need this bill at all. Well the CNR and Air Canada have to get temporary accommodations and have to do it at current bank rates. Under this bill they get it at government rates, and considerably cheaper.

Mr. Ellis: Do you not like the bank rates?

• 2040

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I like the bank rates, yes, but under statute...

Mr. Ellis: I do not.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Under statute these corporations are entitled to get the government rate.

An hon. Member: You still cannot make a profit.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): This is obviously not a long-term solution if funding of their requirements is to proceed in an orderly manner and on the most advantageous terms. Clearly temporary borrowings can only be resorted to for a limited period.

*[Interpretation]*

Très bien. Nous avons le même exercice pour Air Canada. L'article 7 du bill C-164 prévoit la possibilité de consentir durant une période de dix-huit mois se terminant au 30 juin 1974, des prêt ne dépassant pas la somme de 140 millions de dollars à Air Canada. Par ailleurs, l'article 12 prévoit le paiement d'avance pour payer tous les frais d'exploitation et les frais imputables sur le revenu au fur et à mesure de leur exigibilité lorsque les revenus propres d'Air Canada sont insuffisants. En fait, l'article 12 n'est qu'une clause de sécurité au cas où Air Canada aurait des difficultés de 140 millions de dollars prévus dans l'article 7 où il existerait une seule source d'emprunt de cette société.

Le projet de loi prévoit par ailleurs que les emprunts d'Air Canada d'un consortium de prêteur britannique soit garanti jusqu'à concurrence en livres sterling de 13 millions en vue du financement de l'achat de réacteurs Rolls Royce pour le Lockheed 1011 qu'Air Canada est en train d'achever.

Le bilan analogue est pour Air Canada. Nous avons déjà fait distribuer celui-ci. Voyons comment Air Canada a pu fonctionner dans l'absence d'une loi de finance et de garantie depuis le premier juillet 1971.

Regardons les chiffres pour l'année 1971. Les bilans sont faits comme ceux du CN. En 1971, Air Canada a réalisé 60.4 millions de dollars et, si vous voulez bien regarder les chiffres pour 1972, 80.9 millions de dollars pour l'année dernière. En outre, Air Canada a pu emprunter de l'argent d'un consortium de prêteur britannique en vue de l'achat de réacteurs Rolls Royce quoique à l'époque la société n'ait pu obtenir de garantie du gouvernement. En raison de la faillite de Rolls Royce et des difficultés de la Lockheed Air Corporation, la livraison de l'avion Lockheed 1011 a été retardée considérablement ce qui a réduit les dettes qu'Air Canada devaient payer pour cet avion pendant cette période.

Depuis la fin de l'année 1972, aussi bien Air Canada que CN devait faire temporairement appel à des sources de financement privé. Vous allez peut-être vous demander pour quelles raisons nous aurions alors besoin de ce projet de loi, puisque nous avons pu trouver de l'argent et nous accommoder temporairement. Eh bien, le CN et Air Canada doivent trouver des fonds et doivent le faire au taux d'intérêt actuel. En vertu de ce projet de loi ils l'obtiennent à des taux gouvernementaux et beaucoup moins chers.

Mr. Ellis: Vous n'aimez pas les taux bancaires?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Si, j'aime les taux bancaires mais en vertu du statut...

Mr. Ellis: Je ne l'aime pas.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): En vertu de la législation ces sociétés ont droit au taux gouvernemental.

Une voix: Toutefois, vous ne pouvez pas faire un profit.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Il est évident que ceci n'est pas une solution à long terme si le financement de leurs besoins doit s'accomplir de façon ordonnée et aux conditions les plus avantageuses. Il est évident que l'on ne peut faire des emprunts temporaires que pour une période limitée.



## [Texte]

It is for this reason particularly that the passage of Bill C-164 is urgent. It is also desirable that the government be authorized to give the guarantee required by the consortium of British lenders as a condition of their £13 million financing of Rolls Royce engines. And finally it is essential that Parliament appoint auditors for Canadian National Railways as required under Section 38 of the CNR Act, 1955. Your will find the auditor provision at Clause 14 of this bill.

As hon. members know, no auditors have been appointed for 1972 or for this year. Air Canada's Act says that its auditors are to be the auditors appointed for the CNR. I understand that the two companies have retained the firms named in Bill C-164 as accounting consultants. These firms have performed work of the nature normally carried on by an auditor. However, for these firms to be able to report to Parliament as auditors, it is necessary that they be appointed and that provision be made for auditors in 1974.

Well, I have some great words here at the end, and I want to thank you, Mr. Chairman, for your patience. I trust these observations have been helpful in your examination of Bill C-164. Of course, I am at your disposal now and at the disposal of the Committee.

**The Chairman:** I would like to thank the Minister for his very full and detailed explanation of Bill C-164. I know that that explains most of the questions the Committee wanted to ask. However, I have a few names on my list in any case. I would like to read them out so that anybody can put his name in whom I have not recognized as yet. I have Mr. Mazankowski, Mr. Peters, Mr. Ellis, Mr. Rose, Mr. Blenkarn, and Mr. Guay. I would urge all others to come forward now—Mr. Ritchie—so that I can follow some kind of order between now and the time of adjournment, which I hope will be 10 o'clock.

Having said that, I recognize the first questioner, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman. I, too, would like to thank the Minister for his rather comprehensive statement. Perhaps if this information had been injected into the debate we would have all been more adequately prepared to deal with this particular bill in a more learned fashion at this time. However, late as it may appear, it is very welcome.

I must say that I am rather amused about the Minister's statement to the effect that passage of Bill C-164 is urgent. It certainly did not appear to be a very urgent and pressing matter when it was considered in the House. It was introduced I believe in March of 1973 and debated for a couple of days, and left to gather dust until October of this year.

I think the members of the Committee are keenly interested in the contents of this particular bill. I am sure we will all be wanting some further answers and explanations to some of the activities that have been going on.

The first question is of a general nature. It seems, Mr. Minister, that this whole exercise is a rather awkward and cumbersome way of financing two Crown corporations. I did have an occasion to read some of the evidence of the Committee when it was considering the last CNR financ-

## [Interprétation]

C'est la raison principale pour laquelle l'adoption du projet de loi C-164 est urgente. De plus, il est souhaitable que le gouvernement soit autorisé à donner la garantie exigée par le consortium de prêteurs britanniques comme condition de leur financement de 13 millions de livres des moteurs Rolls Royce. Finalement, il est essentiel que le Parlement nomme des vérificateurs pour la compagnie de chemins de fer nationaux du Canada tel que l'exige l'article 38 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada de 1955. La disposition concernant les vérificateurs se trouve à l'article 14 de ce projet de loi.

Comme les députés le savent, aucun vérificateur a été nommé pour 1972 ou pour l'année actuelle. La Loi sur Air Canada dit que ces vérificateurs doivent être les vérificateurs nommés pour les chemins de fer nationaux du Canada. Je comprends que les deux sociétés ont engagé les sociétés nommées dans le Bill C-164 en tant que conseillers en vérification. Ces sociétés ont fait le travail normalement effectué par un vérificateur. Toutefois, si ces sociétés doivent être en mesure de faire rapport au Parlement en tant que vérificateurs, il est nécessaire qu'ils soient nommés et que l'on pourvoie des vérificateurs en 1974.

Eh bien, j'ai quelques mots importants à dire pour terminer, et je veux vous remercier, monsieur le président, de votre patience. J'espère que ces commentaires vous ont été utiles dans votre examen du projet de loi C-164. Bien sûr, je suis maintenant à votre disposition et à celle de votre Comité.

**Le président:** Je veux remercier le ministre pour son explication détaillée du projet de loi C-164. Je sais que sa déclaration répond à la plupart des questions que le Comité voulait poser. Toutefois, j'ai quelques noms sur ma liste. Je vais les lire et les autres membres peuvent y ajouter leur nom s'ils n'y sont pas déjà inscrits. J'ai M. Mazankowski, M. Peters, M. Ellis, M. Rose, M. Blenkarn et M. Guay. S'il y a d'autres membres qui veulent poser des questions, c'est le moment d'ajouter leur nom à la liste... M. Ritchie... Je pourrai donc suivre un certain ordre jusqu'à l'ajournement, et j'espère que cela sera à 10 h 00.

M. Mazankowski a la parole.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président. J'aimerais aussi remercier le ministre pour sa déclaration si détaillée. Si on avait eu toute cette information pendant le débat nous aurions été en mesure d'étudier ce bill de façon plus adéquate et plus érudite à l'heure actuelle. Toutefois, bien que ces renseignements nous sont venus en retard, nous sommes très heureux de les avoir.

Je dois dire que je suis un peu amusé de la déclaration du ministre selon laquelle le passage du Bill C-164 soit urgent. On n'avait pas l'impression que ce bill était très urgent quand on l'a examiné à la Chambre. Je crois qu'on l'a introduit au mois de mars 1973, qu'il a été discuté pendant quelques jours et qu'on l'a donc laissé de côté jusqu'au mois d'octobre de cette année.

Je crois que les membres de ce Comité s'intéressent vivement au contenu de ce bill. Je suis certain que nous allons tous exiger d'autres réponses et d'autres explications quant à certaines des activités qui ont eu lieu.

La première question est d'ordre général. Il semble, monsieur le ministre, que cet exercice entier soit un moyen maladroit et encombrant de financer deux sociétés de la Couronne. J'ai eu l'occasion de lire une partie du témoignage donné à ce Comité quand il étudiait le dernier projet

## [Text]

ing bill. At that time the Minister of Transport, Mr. Jamieson, had indicated that for the better part of a year he and his officials were in the process of attempting to determine a better formula for handling the financial structure and the financial workings of the two Crown corporations and, indeed, some suggestion that, hopefully, the operations of Air Canada and CNR would be divided.

I am wondering if that still is the thinking of the Department of Finance and, indeed, the Department of Transport, particularly in light of the fact that we are really now dealing with the financing period of close of 3½ years in which is included a six-month hiatus wherein we really have no reference. I am talking about the period of July 1, 1972, to December 31, 1972. Are there any moves afoot to alter the arrangement that we find ourselves going through on a year-to-year basis?

• 2045

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Mr. Chairman, that question as to policy, whether Air Canada should be split off from CNR, would be properly a question for the Minister of Transport. As far as I am concerned, there would be some advantages in having the two capital structures separated, but the policy decision and the momentum of that decision is in his hands.

**Mr. Mazankowski:** Are you satisfied, as the Minister of Finance, with the manner in which it is being handled?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Well, by definition, and the type of close communication we keep in this government, I am satisfied with what my colleague is doing, of course, but when you look at the CNR, for instance, you see the debt of \$1.9 billion against the equity of \$2 billion, and that debt-equity ratio is pretty solid in commercial terms.

**Mr. Mazankowski:** In effect, we really provide a mechanism by which unlimited amounts of taxpayers' money, is provided for the operations of these two Crown corporations simply on request, and rather than the board of directors running the two organizations, it seems as though the board of directors really is the Cabinet.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** That is not what these figures say, Mr. Chairman. In terms of the total operating budget of the CNR, and the requirements that they need from Parliament, the figures I have tabled with the Committee indicate that by far the greatest share of requirements for capital expenditure is provided by internal funds generated by the CNR.

**Mr. Mazankowski:** Well then, all right. Reverting to the matter of the \$100 million debt that you refer to in the 1972 figures, how long has that been outstanding? Is that an interest-free debt, and how long has it been outstanding?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** That has been outstanding since 1952, since the last recapitalization of the assets of the CNR.

**Mr. Mazankowski:** In other words it is a 20-year interest-free loan.

## [Interpretation]

de loi pour le financement des chemins de fer nationaux du Canada. A cette époque-là, le ministre des Transports, M. Jamieson, avait indiqué que pendant presque un an, il avait essayé aussi bien que ses fonctionnaires de trouver une meilleure formule pour le maniement de la structure financière et des opérations financières des deux sociétés de la Couronne et, en effet, il avait suggéré, avec confiance, que l'on séparerait le fonctionnement d'Air Canada et des chemins de fer nationaux.

Je me demande si le ministère des Finances, et, en effet, le ministère des Transports est toujours de cet avis, surtout étant donné le fait que nous avons affaire à l'heure actuelle à une période de financement de presque trois ans et demi, y compris une lacune de six mois pour laquelle nous n'avons aucune référence. Il s'agit de la période du 1<sup>er</sup> juillet 1972 au 31 décembre 1972. Certaines démarches ont-elles été faites pour modifier l'arrangement qui a été conclu sur une base annuelle?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Monsieur le président, il s'agit d'une question de politique, quant à savoir si Air Canada devrait être séparé du CN, cette question devrait être posée au ministre des Transports. En ce qui me concerne, je pense qu'il y aurait certains avantages à garder ces deux structures séparées, mais c'est au ministre des Transports de prendre ce genre de décision.

**M. Mazankowski:** En tant que ministre des Finances, êtes-vous satisfait de ce qui se passe actuellement?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Par définition, étant donné l'étroite communication qui existe entre tous les membres du gouvernement, je suis satisfait de ce que fait mon collègue, mais si vous examinez le cas du CN par exemple, vous verrez que la dette de \$1.9 milliard contre des investissements de \$2 milliards, et donc que le rapport dettes-investissements est assez bon sur le plan commercial.

**M. Mazankowski:** En fait, nous autorisons un certain mécanisme selon lequel une fraction limitée du contribuable est consacrée, sur demande, aux activités de ces deux sociétés de la Couronne; et, plutôt que de diriger ces deux organisations, il semble que le conseil d'administration dirige plutôt le Cabinet.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Ce n'est pas ce qu'indiquent les chiffres, monsieur le président. En ce qui concerne le budget d'exploitation totale du CN, et les demandes qu'il a exprimées au Parlement, les chiffres que j'ai présentés au Comité indiquent que la plus grande part des demandes en dépenses en capitaux est constituée, et de loin, par les fonds internes produits par le CN.

**M. Mazankowski:** Très bien. Pour en revenir à la dette des \$100 millions dont vous avez parlé dans vos chiffres de 1972, je voudrais savoir depuis quand elle existe? Comporte-t-elle des intérêts, et depuis combien de temps existe-t-elle?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Cette dette existe depuis 1952, depuis la dernière réévaluation comptable de l'actif du CN.

**M. Mazankowski:** Et en d'autres termes, il s'agit d'un prêt gratuit de 20 ans.



## [Texte]

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** It was interest-free, yes.

**Mr. Mazankowski:** And it still is?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** It was issued interest-free and remains interest-free.

**Mr. Mazankowski:** When the CNR advances money to Air Canada, which I presume it does, does it charge Air Canada any interest?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I will get Mr. Foster to deal with this internal item.

**The Chairman:** Mr. Foster.

**Mr. M. B. Foster (Assistant Director, Government Finance—Loans, Investments and Guarantees, Department of Finance):** Mr. Chairman, the \$100 million which was refunded in 1972 was refunded with no interest for the first year. It is in effect interest bearing and whether or not interest is charged would depend on the need for funds.

**Mr. Mazankowski:** Is interest being paid?

**Mr. Foster:** It is not being paid at this time.

**Mr. Mazankowski:** That is tantamount to an interest-free loan, then.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** If interest is not being paid, it is tantamount to an interest-free loan.

**Mr. Mazankowski:** When CNR advances money to Air Canada, as I presume it does . . .

**Mr. Foster:** Did.

**Mr. Mazankowski:** It did. It no longer does?

**Mr. Foster:** No.

The debt of Air Canada to Canadian National has not changed since 1968.

**Mr. Mazankowski:** Since 1968, and no further funds are being provided?

**Mr. Foster:** The funds were provided by the government to Canadian National which provided them to Air Canada.

**Mr. Mazankowski:** The funds provided at that time were interest-bearing loans, I presume?

**Mr. Foster:** That is correct.

**Mr. Mazankowski:** Yes. In effect, the CNR is operating on interest-free loans from the government, but in turn it has authority to charge Air Canada interest on its loan.

• 2050

**Mr. Foster:** No, sir.

**Mr. Mazankowski:** Is that not correct?

**Mr. Foster:** Only the \$100 million, Mr. Chairman, has been interest-free, apart from a small working capital loan in the order of \$14 million, I think, which has been interest-free since 1923. The remainder of the loans made by the government to the Canadian National Railways bear interest and the Canadian National is paying interest on all the other loans.

## [Interprétation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est cela, ce prêt ne comporte aucun intérêt.

**M. Mazankowski:** Et cela est toujours le cas?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Cette dette a été contractée ainsi, et elle le demeure.

**M. Mazankowski:** Lorsque le CN avance de l'argent à Air Canada, ce qui doit arriver, est-ce qu'il impose des intérêts?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je vais demander à M. Foster de vous répondre sur cette question.

**Le président:** Monsieur Foster.

**M. M. B. Foster (Directeur adjoint des finances, prêts et investissements du gouvernement, ministère des Finances):** Monsieur le président, les \$100 millions qui ont été remboursés en 1972 l'ont été sans aucun intérêt pour la première année. En fait, cela comportait un intérêt, mais la question de savoir si l'intérêt est ou non imposé dépend du besoin à fond.

**M. Mazankowski:** Est-ce que cet intérêt est payé?

**M. Foster:** Il ne l'a pas encore été.

**M. Mazankowski:** Cela revient à dire qu'il s'agit d'un prêt ne comportant pas d'intérêt.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Si l'intérêt n'est pas payé, cela revient à dire que le prêt est gratuit.

**M. Mazankowski:** Lorsque le CN avance de l'argent à Air Canada, ce qui doit arriver . . .

**M. Foster:** Cela s'est produit.

**M. Mazankowski:** Cela ne se produit-il plus?

**M. Foster:** Non.

La dette d'Air Canada au Canadien national n'a pas changé depuis 1968.

**M. Mazankowski:** Depuis 1968, et aucun fonds supplémentaire n'a été fourni?

**M. Foster:** Des fonds ont été fournis par le gouvernement au Canadien national et celui-ci les a fournis à Air Canada.

**M. Mazankowski:** A cette époque, il s'agissait sans doute de prêts avec intérêt?

**M. Foster:** C'est exact.

**M. Mazankowski:** Oui. En fait, le CN obtient des prêts gratuits du gouvernement mais il a le pouvoir d'imposer des intérêts qu'il fait à Air Canada.

**M. Foster:** Non.

**M. Mazankowski:** N'est-ce pas exact?

**M. Foster:** Seuls les 100 millions de dollars ont été accordés sans intérêt, si l'on excepte un petit prêt de capital de roulement de l'ordre de 14 millions de dollars, qui, lui, est libre d'intérêt depuis 1923. Les autres prêts accordés par le gouvernement au CN portent intérêt.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** In other words, Air Canada continues to pay interest?

**Mr. Foster:** To Canadian National and Canadian National pays interest to the government, with the exception of that one...

**Mr. Mazankowski:** With the exception of the \$100 million, I see.

**Mr. Foster:** And the small working capital loan.

**Mr. Mazankowski:** I just want to turn to the clause with respect to the appointment of auditors. I noticed when the Parliamentary Secretary introduced the bill that he indicated the auditors were to be appointed on a five to six year rotation period. I note also that the firm of Peat, Marwick, Mitchell and Co., referred to as the sole auditor under Bill C-4, is now supplemented with the firm of Coopers and Lybrand. In other words, there is an exception to the general rule stated by the Parliamentary Secretary of the five to six year appointment. Could you explain why Peat, Marwick, Mitchell and Co. are deviating from the policy that was outlined? Who, in fact, is doing the auditing of Air Canada and the CNR at the present time and how are they being funded? How are they being paid?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Clause 14 reflects a change in the thinking of the government to the effect that instead of allowing one firm of auditors to hold the audit for an indeterminate period of years, we ought to contemplate a rotation of auditors for some of the large government accounts.

**Mr. Mazankowski:** How was this decision reached?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** This decision was reached by me and approved by the government just prior to the introduction of this bill.

Could I finish answering your questions? Both the CNR and Air Canada are vast accounting undertakings. The field staff for CNR comprises 150 to 200 accountants of the auditing firm. The field staff for Air Canada is short of that size but is considerable. The field staff in a number of major centres in Canada report on a monthly basis to a central office and of course the audit is a continuous one and then is finalized at the end of the fiscal year.

In order to attain some continuity, we have provided in the bill, and will provide henceforth, that as the period of rotation ends, be it a four, five or six-year period, in the last year of the rotation period a new firm of auditors will be appointed jointly so that the system will have some continuity and so that the working papers can be handed over gradually.

Peat, Marwick, Mitchell and Co., was appointed in circumstances that raised some doubt in the public mind. I was satisfied with the *bona fides* of Peat, Marwick, Mitchell and Co., but because of that doubt I felt that we ought to install a new firm of auditors at an early opportunity. So I confirmed the Peat, Marwick, Mitchell appointment for the year 1972, reappointed them for 1973 in order to have that continuity, and appointed Coopers and Lybrand to take over jointly in 1973 and to carry on in 1974, and presumably for a period of about four years, but that will be, of course, for a future minister to determine. That is the reasoning.

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** En d'autres termes, Air Canada continue à payer des intérêts?

**M. Foster:** Au CN, qui paie à son tour des intérêts au gouvernement, à l'exception du prêt...

**M. Mazankowski:** A l'exception des 100 millions de dollars.

**M. Foster:** Et du petit prêt de capital de roulement.

**M. Mazankowski:** Je voudrais revenir à l'article concernant la nomination des vérificateurs. Lorsque le Secrétaire parlementaire avait présenté ce projet de loi, j'ai remarqué qu'il avait indiqué que les auditeurs devraient être nommés pour une période de cinq à six ans. Je remarque également que la société *Peat, Marwick, Mitchell and Co.*, mentionnée comme étant les seuls vérificateurs en vertu du Bill C-4, et maintenant rejointe par la société *Coopers and Lybrand*. En d'autres termes, on fait exception à la règle générale définie par le Secrétaire parlementaire concernant les cinq ou six ans. Pourriez-vous expliquer pourquoi la société *Peat, Marwick, Mitchell and Co.*, dévie de la politique qui fut définie? Qui effectue en fait la vérification comptable d'Air Canada et du CN, à l'heure actuelle, et qui paie? Comment ces sociétés sont-elles payées?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** L'article 14 représente une modification des positions du gouvernement, étant qu'au lieu de permettre à une entreprise de vérificateurs-comptables d'effectuer la vérification pendant une période indéterminée, nous prévoyons une rotation pour certains des comptes gouvernementaux importants.

**M. Mazankowski:** Comment est-on parvenu à cette décision?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est moi qui ai pris cette décision, qui fut approuvée par le gouvernement avant la présentation du projet de loi.

Pourrais-je terminer ma réponse? Le CN et Air Canada ont des activités comptables énormes. Le personnel nécessaire pour le CN comprend entre 150 à 200 comptables de l'entreprise de vérification. Pour Air Canada le chiffre est un peu moins élevé mais il reste important. Dans un certain nombre de centres importants du pays, le personnel permanent adresse un rapport mensuel à un bureau central et la vérification, qui représente un processus permanent, est finalisé à la fin de l'année fiscale.

Pour assurer une certaine continuité, nous avons prévu dans le projet de loi qu'une nouvelle société de vérificateurs sera nommée pendant la dernière année de la période de rotation afin que les documents de travail puissent être transmis graduellement.

La société *Peat, Marwick, Mitchell and Co.* a été nommée dans des circonstances qui ont entraîné certains doutes dans le public. J'étais personnellement satisfait des compétences de cette société mais, étant donné ce doute public, j'ai considéré qu'il faudrait nommer une nouvelle entreprise aussitôt que possible. C'est pourquoi j'ai confirmé la nomination de la société *Peat, Marwick, Mitchell and Co.* pour l'année 1972 en les nommant à nouveau pour 1973, dans une volonté de continuité; j'ai toutefois nommé *Coopers and Lybrand*, qui commenceront leurs activités en 1973, conjointement avec la première société, et continueront ensuite en 1974, sans doute pour une période de quatre ans, mais ceci dépendra du prochain ministre. Voilà l'explication.



[Texte]

**The Chairman:** One more question, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** In other words, you are satisfied that Peat, Marwick, Mitchell and Co. could carry out the job satisfactorily but you changed your mind because of political pressure?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I did not change my mind at all.

**Mr. Mazankowski:** Well you must have, because in Bill C-4 you appointed the firm of Peat, Marwick, Mitchell and Co. period.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No, I did not change my mind at all. In order to ensure there was no doubt at all in the public mind as to the authenticity of this report, I sought a mechanic whereby Peat, Marwick, Mitchell and Co. would be confirmed for the year 1972 for which they were originally appointed and would continue in 1973. I have full confidence in the firm.

How are they acting now?

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** You are quite right. Through you, Mr. Chairman, there are no auditors of the CNR at the moment, either for 1972 or for 1973. The Board of Directors reading the mind of the government as they were entitled to do in the former bill and this bill had to appoint somebody to look after the books in anticipation that the bill would be passed by Parliament. That is a reasonable anticipation. They were appointed by the Board of Directors as accounting consultants. They are being retained and paid on the authority of the Board of Directors in accordance with accounting fees as approved by the Board of Directors. As a matter of fact, the fees would be part of what would be approved under this bill by the Board of Directors if the auditors are appointed.

• 2055

If Parliament approves this bill, the firms mentioned in Clause 14 will be confirmed as auditors. They will be converted from accounting consultants to auditors and, of course, then they will be authorized under the Canadian National Railways Act to sign the statements. If Parliament does not confirm this bill, but should it reject this clause, then we have a situation where we have accounting consultants who prepare statements but are not able to sign them.

**Mr. Mazankowski:** Is that one of the reasons why we have been having difficulty getting the CNR and Air Canada report referred to the Committee: because the auditors have not been ratified and because we could not have a bona fide auditors' statement.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Technically the auditors' statements cannot be presented to your Committee, Mr. Chairman, until they have been signed by auditors.

**Mr. Mazankowski:** Well, why such a delay in the movement of this bill, then? It is a priority item and you are asking us to consider this bill quickly, because it is a very urgent matter.

[Interprétation]

**Le président:** Une autre question, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** En d'autres termes, vous considérez que *Peat, Marwick, Mitchell and Co.* pouvait remplir ce travail de manière satisfaisante mais vous avez changé d'avis du fait de certaines pressions politiques?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je n'ai absolument pas changé d'opinion.

**M. Mazankowski:** Vous avez dû changer d'opinion puisque dans le Bill C-4 vous aviez nommé la société *Peat, Marwick, Mitchell and Co.* uniquement.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non, je n'ai pas changé d'avis. Afin d'assurer l'authenticité du rapport aux yeux du public, j'ai recherché un mécanisme par lequel *Peat, Marwick, Mitchell and Co.* serait confirmée pour l'année 1972, année pour laquelle ils avaient été nommés à l'origine, et continueraient leur travail en 1973. J'ai totalement confiance dans cette société.

Comment travaille-t-elle actuellement?

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Vous avez tout à fait raison. Je dois dire, monsieur le président, qu'il n'y a actuellement pas de vérificateurs nommés pour le CN, pour 1972 ou 1973. Les membres du conseil d'administration lisant dans la pensée du gouvernement comme ils y avaient droit dans l'ancien et l'actuel projet de loi, ont été obligés de nommer quelqu'un pour s'occuper des livres en posant comme hypothèse que ce bill serait adopté par le Parlement. C'était là une anticipation raisonnable. Ils ont donc été nommés par le Conseil d'administration comme conseillers-comptables. Leurs services sont maintenant retenus et rémunérés par le Conseil et conformément aux frais de comptabilité tels qu'ils ont été approuvés. En fait, les frais feraient partie de ce qui serait approuvé aux termes de ce projet de loi par le Conseil d'administration si les vérificateurs étaient nommés.

Si le Parlement approuve ce projet de loi, les cabinets mentionnés à l'article 14 seraient confirmés comme cabinets de vérification. Les derniers passeraient de conseillers-comptables à vérificateurs et bien sûr ils seraient autorisés aux termes de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada à signer les états financiers. Si le Parlement ne confirme pas ce projet de loi et s'il rejette cet article, les conseillers-comptables qui préparent des états financiers ne seront pas habilités à y apposer leur signature.

**M. Mazankowski:** Est-ce là une des raisons pour lesquelles nous avons eu du mal à faire renvoyer les rapports du CN et d'Air Canada au Comité: parce que les vérificateurs n'ont pas été agréés et parce que nous ne pouvions pas avoir d'états financiers venant de vérificateurs de bonne foi?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** En principe, les états des vérificateurs ne peuvent pas nous être présentés, monsieur le président, avant que ceux-ci ne les aient signés.

**M. Mazankowski:** Alors pourquoi un tel retard dans l'évolution de ce projet de loi? C'est un article prioritaire et vous nous demandez d'étudier rapidement ce projet de loi parce que c'est une question de toute première urgence.

[Text]

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I know Mr. Mazankowski is a very fair man.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Oh, yes.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** The government proposes but Parliament disposes. So, we are in the hands of Parliament, Mr. Chairman.

**Mr. Mazankowski:** In the hands of Parliament.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, the Chair has been generous with you. Mr. Peters is the next questioner.

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, I too am interested in the auditors' section. I would like to ask the Minister, when we passed the last financing bill which was in 1972...

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** It was 1970. I went over this, Mr. Peters, in 1970.

**Mr. Rose:** It was Christmas.

**Mr. Peters:** We had an auditing firm at that time: Touche, Ross and Co. How long did we extend their terms? I know they were in for many, many years—40 years or something like that.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Well, the 1970 bill approved Touche, Ross and Co. for one year. The 1971 bill which got into Parliament, but never received parliamentary approval, provided for a change in auditors, appointing for 1972 the firm of Peat, Marwick, Mitchell and Co. (Toronto) to replace Touche, Ross & Co. Touche, Ross and Co. held the appointment for 43 of the 49 years of the CNR's existence and continuously since 1964.

**Mr. Peters:** Yes. That means the last report that came before this Committee was audited by...

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Touche, Ross and Co.

**Mr. Peters:** When we approved that, did we approved it only for one year?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes, sir.

**Mr. Peters:** As I understand it, there was considerable argument between the present Minister of Finance and the previous Minister of Finance as to the method of continuing these auditing firms and the method of appointment. Obviously, even at that time, there was an indication that you could not make such a large accounting change overnight. Was this Touche, Ross and Co. continued for a transition period?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** As I understand it, and I am not in any way subscribing to the preamble to Mr. Peters' question—those are assumptions that he got from some source...

**Mr. Peters:** Well, could I ask if they are wrong?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** My predecessor, obviously when he introduced the 1971 bill, decided to change the auditors from Touche, Ross and Co. to Peat, Marwick, Mitchell and Co. (Toronto). I had no quarrel with that because I had no responsibility for the appointment of the auditors. I was not Minister of Finance. When I assumed this portfolio, there arose in the public discussions some question about the appointment. As I said to the last member of the committee. At the time, because that had

[Interpretation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je sais que M. Mazankowski est un homme juste.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Oh, oui.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Le gouvernement propose mais le Parlement dispose. Nous sommes donc aux mains du Parlement, monsieur le président.

**M. Mazankowski:** Et oui, aux mains du Parlement.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, le président a fait preuve de générosité à votre endroit. M. Peters est le suivant sur la liste.

**M. Peters:** Monsieur le président, je suis également intéressé par l'article concernant les vérificateurs. J'aimerais demander au ministre quand nous avons adopté le dernier projet de loi de financement en 1972...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'était en 1970. J'en ai déjà parlé, monsieur Peters, en 1970.

**M. Rose:** C'était à Noël.

**M. Peters:** Nous avons un cabinet de vérificateurs à ce moment-là: Touche, Ross and Co. Pendant combien de temps avons-nous prolongé leur mandat? Je sais qu'ils l'ont exercé pendant de nombreuses années, peut-être 40 ans ou à peu près.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Eh bien, le projet de loi de 1970 a approuvé la nomination de Touche, Ross and Co. pour une année. Le projet de loi de 1971 dont le Parlement a été saisi mais qui n'a jamais reçu l'approbation de ces derniers prévoyait un changement de vérificateurs et nommait pour l'année 1972 le cabinet de vérificateurs Peat, Marwick, Mitchell and Co. (Toronto) pour remplacer Touche, Ross and Co. Ce dernier cabinet a occupé ce poste pendant 43 ans des 49 années de vie du CN et de façon permanente depuis 1964.

**M. Peters:** Oui. Ce qui veut dire que le dernier rapport soumis au Comité a été vérifié par...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Touche, Ross and Co.

**M. Peters:** Quand nous avons approuvé cela, était-ce seulement pour une année?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui, monsieur.

**M. Peters:** Je crois savoir qu'il y a eu un argument soutenu entre l'actuel ministre des Finances et son prédécesseur à propos de la méthode de maintien de ces cabinets de vérificateurs ainsi que la méthode de leur nomination. De toute évidence, même à cette époque, il y avait une indication que vous ne feriez pas un changement de comptabilité de cette importance du jour au lendemain. Le cabinet de vérificateurs Touche, Ross and Co. a-t-il continué pendant une période de transition?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** D'après moi, et je ne souscris aucunement au préambule de la question de M. Peters—car ce sont là les suppositions qui lui viennent de quelque part—

**M. Peters:** Eh bien, puis-je vous demander si ces suppositions sont erronées?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** De toute évidence, quand mon prédécesseur a introduit le projet de loi de 1971 il avait décidé de changer le cabinet de vérificateurs Touche, Ross and Co. pour le remplacer par celui de Peat, Marwick, Mitchell and Co. (Toronto). Je ne m'y suis pas opposé car je n'avais pas la responsabilité de nommer les vérificateurs. Je n'étais pas ministre des Finances. Quand j'ai assumé ce portefeuille, les débats publics ont soulevé certaines questions concernant cette nomination. Comme je



[Texte]

been called into question, although I had confidence in Peat, Marwick, Mitchell. I thought it would be in the public interest to limit their appointment in the circumstances to two years and to get a fresh firm of auditors involved. For that reason I proposed the name of Coopers and Lystrand.

• 2100

**Mr. Peters:** That is not the point. Was not continuity in the auditing structure anticipated? I have considered a number of other discussions that have taken place on the appointment of auditors and where the auditing involves such a large corporation with such a large operation not only in Canada but in other countries as well, there has always been an indication that a transfer cannot be made as it would be with a very small company where the audit is done at the end of the year.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Right.

**Mr. Peters:** It is a continuous operation—I do not know much about auditing—and I gather when you are doing almost a continuous audit during a yearly flow there has to be some continuity. Was this not anticipated in the transfer that was originally made in 1971?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Well, I cannot reach into the mind of my predecessor.

**Mr. Peters:** I am not really asking that. I am asking what happened then.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** What happened was reflected in the bill. My predecessor must have decided that one firm had held the audit for a considerable length of time and that it would probably be in the interests of the people of Canada and the CNR if a fresh firm of auditors were appointed. He suggested and proposed in the 1971 bill for the 1972 year that a new firm be appointed. When I succeeded to this responsibility I felt that we ought to refine the system even further. I stated through my Parliamentary Secretary that it was the government's intention, as long as we had responsibility for the matter, to achieve for the CNR and Air Canada a system of rotation similar to the periodic rotation of the Bank of Canada although the Bank of Canada rotation is a little shorter. I consulted with the Institute of Chartered Accountants in Canada and asked them what period of time was a reasonable one for an audit the size of Air Canada and the CNR to get maximum efficiency for the money of the people of Canada and maximum review of the accounts of both these corporations without having a period that would allow stagnation or an over-commitment to any one firm. The general feeling I had from the institute was that a period of four or five years seemed reasonable.

**Mr. Peters:** Yes, well I am not arguing about it, I think probably it is a good system. I am trying to understand what is in the report that we have dated 1972. I gather we have not had any auditors since 1971?

[Interprétation]

J'ai dit au dernier membre du Comité. J'estimais à l'époque parce que cette question avait été soulevée et malgré ma confiance dans le cabinet de comptables agréés Peat, Marwick et Mitchell qui était dans l'intérêt public de restreindre leur nomination dans les circonstances à deux ans et d'engager un nouveau cabinet de vérificateurs. C'est pour cette raison que j'ai proposé la nomination du cabinet des vérificateurs Coopers et Lystrand.

**M. Peters:** Ce n'est pas la question. N'aviez-vous pas prévu de continuité dans la structure de vérification? Je me suis penché sur un bon nombre de discussions qui ont eu lieu sur la nomination des vérificateurs et quand la vérification met en cause une corporation de cette taille engagée dans des activités aussi importantes non seulement au Canada mais également dans d'autres pays on a toujours la preuve qu'un transfert ne peut pas être effectué comme on pourrait le faire dans le cas d'une petite société qui fait sa vérification à la fin de l'année.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est juste.

**M. Peters:** Ce sont des activités continues—je ne connais pas grand chose à la vérification—et je suppose que quand la vérification s'effectue d'une façon permanente pendant un an, il doit y avoir une certaine continuité. N'avions-nous pas prévu cette continuité dans le transfert qui a été fait d'abord en 1971?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Écoutez, je ne sais pas lire les pensées de mon prédécesseur.

**M. Peters:** Ce n'est pas ce que je vous demande. Je vous demande ce qui s'est passé à ce moment-là.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Ce qui s'est passé est traduit dans le bill. Mon prédécesseur a dû décider qu'un cabinet de vérificateurs avait occupé ce poste pendant une période assez longue et que ce serait probablement dans l'intérêt de la population du Canada et du CN que soit nommé un nouveau cabinet de vérificateurs. Il a suggéré et proposé dans le bill de 1971 pour l'année 1972 que soit nommé un nouveau cabinet. Quand j'ai réussi à occuper ce poste, j'ai estimé qu'il fallait raffiner davantage le système. J'ai déclaré par le biais de mon secrétaire parlementaire que c'était l'intention du gouvernement aussi longtemps que nous devions assumer cette responsabilité à cet égard de mettre sur pied pour le CN et Air Canada un système de rotation similaire à la rotation périodique de la Banque du Canada bien que cette dernière soit un peu plus courte. J'ai consulté l'Institut canadien des comptables agréés et leur ai demandé quelle était d'après eux une période de temps raisonnable pour qu'on puisse vérifier les livres d'une société de la taille d'Air Canada et du CN pour que soient dépensés avec un minimum d'efficacité les argents de la population du Canada et pour que soit effectué une révision supérieure des comptes des deux corporations sans qu'il y ait une période de stagnation ou un pur engagement envers un cabinet particulier. Le sentiment général exprimé par l'Institut était qu'une période de quatre ou cinq ans semblait raisonnable.

**M. Peters:** Eh bien je n'en disconviens pas et je pense qu'il s'agit probablement d'un bon système. J'essaie de comprendre ce qui se trouve dans le rapport auquel nous avons apposé la date de 1972. Je présume donc que nous n'avons pas eu de vérificateur depuis 1971.

[Text]

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** The last year we had auditors for was 1971, right.

**Mr. Peters:** Yes, Now, how long did it take the CNR to decide that they had to have auditors? I presume from what you say that the termination was immediate?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** At the end of 1971, yes.

**Mr. Peters:** Yes, and then there was nobody else.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Then there was no other auditor, no. The CNR board . . .

**Mr. Peters:** How long did it take the CNR . . . Did the CNR follow the policy of integrating the audit for a period of time, or what?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** There are two separate audits done by the same firm under the bill. So the CNR board and the Air Canada board were faced with a problem. It became apparent that the 1971 bill which was to provide for auditors for the 1972 year was not getting too far in Parliament.

**Mr. Peters:** They would not know that until pretty late in the year.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Well, yes, but it became apparent and they still had a massive audit to conduct. So the boards of both these corporations said, well we have a responsibility to the shareholders, the people of Canada, to provide for an audit. Parliament has not given us an auditor but they have indicated who the choice should be. That is the best indication we could have. So we will appoint these guys Peat, Marwick, Mitchell as accounting consultants. We cannot appoint them as auditors because Parliament has not given us the authority. We will appoint them as accounting consultants because that is the best indication we have of the firm that should be appointed. They sought legal advice, and their lawyers told them that although they did not have the right to appoint auditors because Parliament had not so authorized under this regular bill, they did have the power to authorize accounting consultants. They had to have somebody to review their books. So that is what they did, and that is what they are still doing.

**Mr. Peters:** If we pass this bill shortly, at the end of 1974 . . .

**An hon. Member:** Why the word "shortly"?

**Mr. Peters:** Well, before the end of 1974 . . .

**An hon. Member:** You are a great wit.

**Mr. Peters:** What happens?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I will tell you what happens. Firstly . . .

**Mr. Peters:** There should be another clause obviously in this bill to look after this kind of problem because accounting is a fairly important factor, I would think, and we have not really looked after it. You have made the statement in other places that you would like a five-year period for Canadian National and Air Canada.

[Interpretation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Nous avons retenu les services d'un vérificateur la dernière fois en 1971.

**M. Peters:** Oui. Les autorités du CN ont mis combien de temps à savoir qu'ils avaient besoin de vérificateurs? D'après ce que vous dites, je présume que la cessation a été immédiate?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** A la fin de 1971, oui.

**M. Peters:** Oui, et il n'y a eu personne d'autre.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Il n'y avait donc aucun autre vérificateur. La Commission du CN . . .

**M. Peters:** Le CN a mis combien de temps . . . Cette dernière compagnie a-t-elle suivi la politique consistant à intégrer la vérification pendant un certain temps ou quoi alors?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Aux termes de ce bill, le même cabinet effectue deux vérifications distinctes. Donc, la Commission du CN et celle d'Air Canada ont dû faire face à une difficulté. Il devint apparent que le projet de loi de 1971 qui devait fournir les vérificateurs pour l'année 1972 ne faisait pas vieux jeu au Parlement.

**M. Peters:** Ils ne pourraient le savoir que très tard dans l'année.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui, mais cela devint apparent et il leur restait un volume massif de vérifications à effectuer. Les commissions de ces deux corporations se sont dit qu'elles se devaient de fournir une vérification aux actionnaires et à la population du Canada. Le Parlement ne nous a pas donné de vérificateurs mais il nous a fait signe quant au choix de ces derniers. C'est la meilleure indication que nous pouvions avoir. Nous nommerons le cabinet de vérificateurs Peat, Marwick, Mitchell comme conseillers-comptables. Nous ne pouvons pas les nommer vérificateurs car le Parlement ne nous y autorise pas. Nous les nommerons comme des conseillers-comptables car c'est la meilleure indication que nous avons du cabinet qui devait être nommé. Ils ont recours aux conseils juridiques et leurs avocats leur ont dit que bien qu'ils n'aient pas le droit de nommer les vérificateurs parce que le Parlement ne les y autorisait pas aux termes de ce projet de loi régulier, ils étaient habilités à autoriser des conseillers-comptables. Ils devaient avoir quelqu'un pour procéder à la vérification de leurs livres. C'est donc ce qu'ils ont fait et ce qu'ils font encore.

**M. Peters:** Si nous adoptons ce bill rapidement, à la fin de 1974.

**Une voix:** Pourquoi le mot «rapidement»?

**M. Peters:** Avant la fin de 1974.

**Une voix:** Quel esprit!

**M. Peters:** Que se passe-t-il?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je vais vous dire ce qui va se passer. Premièrement . . .

**M. Peters:** Il devrait y avoir de toute évidence un autre article dans ce projet de loi traitant de ce genre de problème car la comptabilité est un facteur relativement important, à mon avis, et cette question n'est pas véritablement réglée. Vous avez déjà dit à d'autres occasions que vous aimeriez voir une période de cinq ans pour le Canadien National et pour Air Canada.



[Texte]

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes.

**Mr. Peters:** Yet we have not done that, as I see it, in this bill. We really have not done anything beyond the end of 1974. We have not put in a safety clause saying these auditors shall continue until the termination of their five-year period or whatever date we decide.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No, Mr. Chairman. Let us assume—and I hope Mr. Peters is pessimistic...

**Mr. Peters:** In the passing of it or...

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes, in the passing of it. Yes, I hope that you are pessimistic, I hope the bill will pass, say, in the immediate future.

**Mr. Peters:** That was not the point I made.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Suppose hypothetically the bill did not pass until about the end of 1974; that is the question put in a hypothetical...

**Mr. Peters:** No, Mr. Chairman. The question I put was that this will pass...

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** All right.

**Mr. Peters:** ... but we are faced again with a new bill, a new refinancing bill; we always have one. But we really have not made any preparation for the same kind of contingency that may happen, not in whether or not this bill is passed but...

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Our problem is this: if you look at Section 38, and there is no reason you should look at it because you do not have it before you, but Section 38 of the Canadian National Railways Act, the underlying act, reads:

38. (1) A continuous audit of the accounts of National Railways shall be made by independent auditors appointed annually by Parliament who shall annually report to Parliament in respect of their audit.

So we do not have the authority to appoint an auditor for more than one year. The reason we got three years here is because we are making up for three bills that have not passed. These are retroactive appointments.

**Mr. Ellis:** There is only one bill that did not pass.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No.

**Mr. Ellis:** There is only one bill that did not pass.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** We skipped one because of an election. Yes, we skipped one because of an election.

**Mr. Ellis:** Bill C-4 was the only one that did not pass.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** We did not appoint auditors for the year 1972; we have not appointed auditors for the year 1973; in the ordinary course we should be appointing auditors about now for the year 1974. Okay. Now that is what we are doing here.

[Interprétation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui.

**M. Peters:** Pourtant, d'après moi, ce n'est pas ce que nous faisons dans ce projet de loi. Il n'y a rien qui n'aille véritablement au-delà de la fin de 1974. Il n'y a pas d'article garantissant que ces vérificateurs devront poursuivre leur tâche jusqu'à la fin de leur période de cinq ans ou jusqu'à la date sur laquelle nous nous serons arrêtés.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non, monsieur le président. Supposons, et j'espère que M. Peters fait preuve de pessimisme...

**M. Peters:** Pour l'adoption de ce projet de loi, ou...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui, pour l'adoption de ce projet de loi. Oui, j'espère que vous faites preuve de pessimisme; j'espère que ce bill sera adopté dans un avenir très proche.

**M. Peters:** Ce n'est pas de cela qu'il s'agit.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Supposons que ce bill ne soit pas adopté avant la fin de 1974; c'est cela qui est hypothétique...

**M. Peters:** Non, monsieur le président. Ce que j'ai voulu dire c'est que cela sera adopté...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Très bien.

**M. Peters:** ... mais nous aurons de nouveau devant nous un nouveau bill, un nouveau bill de financement; nous en aurons toujours un. Nous ne nous sommes pas véritablement préparés pour le même genre de circonstance qui peut survenir, que ce projet de loi soit adopté ou non mais...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Notre problème est le suivant. Si vous regardez l'article 38, et je ne vous demande pas de le faire puisque vous ne l'avez pas devant vous, mais l'article 38 de la Loi sur les Chemins de fer Nationaux, la loi référence, stipule que:

38(1) Une vérification continue des comptes des Chemins de fer Nationaux doit être opérée par des vérificateurs indépendants, nommés chaque année par le Parlement, qu'ils doivent présenter un rapport annuel au Parlement sur leur vérification.

Nous n'avons donc pas le droit de nommer un vérificateur pour une période dépassant une année. Les trois années ne sont ici que pour rattraper les trois bills qui n'ont pas été adoptés. Il s'agit de nominations rétroactives.

**M. Ellis:** Seulement un de ces bills n'a pas été adopté.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non.

**M. Ellis:** Seulement un de ces bills n'a pas été adopté.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Un ne l'a pas été à cause d'une élection. Oui, nous en avons fait sauter un à cause d'une élection.

**M. Ellis:** Le Bill C-4 a été le seul à ne pas être adopté.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Nous n'avons pas nommé de vérificateur pour l'année 1972; nous n'avons pas nommé de vérificateur pour l'année 1973; normalement, nous devrions nommer des vérificateurs maintenant pour l'année 1974. Bien. Et c'est bien ce que nous faisons ici.

[Text]

So we cannot appoint them, Mr. Peters, through you, Mr. Chairman for more than an annual term under the fundamental act.

**M. Mazankowski:** Change the bill.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** We could, I suppose.

**Mr. Peters:** It seems to me that the trouble we got ourselves into should be taken care of. In this bill, with a little finagling by your legal advisers, we could amend a section in the Canadian National Railways Act that would allow for continuity.

I think the members would agree despite all the argument, and the argument really was not over the auditors when this bill was not passed previously, that there has to be some continuity in the appointment and any other reason that may stop it makes that section of the Canadian National Railways Act not acceptable either to the government or to members of Parliament. And if we really agree that there will be a five-year period, I would think . . .

**An hon. Member:** Not less than four years.

**Mr. Peters:** . . . well, yes, but approximately five years, we really should be putting a clause in here to amend the Canadian National Railways Act that will allow for continuity.

**The Chairman:** Mr. Peters, I hope that is your last question for a time. I will let the Minister answer it, but you have gone well over what I consider your allotment.

Go ahead, Mr. Minister.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Thank you, Mr. Chairman. I suppose Parliament could do that. But would Parliament really want to appoint an auditor for a five-year period? Surely, it would depend; you would want to review it year by year to see how the audit was performed. Even if you have appointed it for five years that would not preclude Parliament for changing the auditors even though there had been an original five-year appointment. So you can look at it from one way or the other.

**Mr. Peters:** That is right.

• 2110

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** What happens in this case is, suppose this bill does pass; suppose we do not get auditors confirmed until 1974. But we finally do get the bill passed and these auditors are confirmed. The statements have been prepared but cannot be signed. Once the auditors are confirmed those auditors can sign the statements.

If the auditors are not appointed—suppose Parliament were to change these auditors and put in some new ones. Well then, of course the auditors who are now consulting accountants or accounting consultants would turn over the statements to the auditors that were appointed, give their certificate under the professional ethics of the institute, and the new auditors would make spot checks or whatever they do and confirm them. I think the board of both corporations have done the best they can in the light of the Parliamentary history of the bill.

[Interpretation]

Par conséquent, monsieur Peters, la loi ne nous permet pas de les nommer pour plus d'un an.

**M. Mazankowski:** Modifiez la loi.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je suppose que nous le pourrions.

**M. Peters:** Il me semble que nous devrions essayer de nous sortir des difficultés dans lesquelles nous nous sommes mis. Avec l'aide de vos conseillers juridiques, nous pourrions grâce à ce projet de loi amender un article de la Loi sur les Chemins de fer Nationaux qui nous permettrait une certaine continuité.

Les députés conviendront malgré tous les arguments, et cet argument en fait ne tenait pas tant aux vérificateurs lorsque ce projet de loi n'a pas été adopté précédemment mais, qu'il faut maintenir une certaine continuité dans la nomination et toute autre raison qui l'empêche rend cet article de la Loi sur les Chemins de fer Nationaux inacceptable autant pour le gouvernement que pour les députés. Et si nous convenons qu'il y aura une période de cinq ans, je pense . . .

**Une voix:** Pas moins de quatre ans.

**M. Peters:** Oui, mais environ cinq ans, nous devrions introduire un article ici pour amender la Loi sur les Chemins de fer Nationaux afin de permettre cette continuité.

**Le président:** Monsieur Peters, j'espère que cela sera votre dernière question. Je vais laisser le Ministre y répondre, mais vous avez de loin dépassé votre temps.

A vous, monsieur le Ministre.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je vous remercie, monsieur le président. Je suppose que le Parlement pourrait faire cela, mais le Parlement voudrait-il vraiment nommer un vérificateur pour une période de cinq ans? Il faudra réfléchir. Certains voudront qu'une révision soit faite annuellement pour juger de cette vérification. Même si cette nomination avait été faite pour cinq ans cela n'empêcherait pas le Parlement de changer les vérificateurs même si la nomination à l'origine avait été de cinq ans. On peut donc considérer ce problème de deux points de vue.

**M. Peters:** C'est exact.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Qu'est-ce qui se passe supposons que le Bill ne soit pas adopté ou que les vérificateurs ne soient pas confirmés dans leur fonction avant 1974. Mais finalement il va sans dire que le Bill est adopté et que les vérificateurs sont confirmés dans leur fonction. Ces bilans ont été préparés mais ne peuvent être signés. Une fois que les vérificateurs sont confirmés dans leur fonction ils peuvent assigner leur bilan.

Si les vérificateurs ne sont pas nommés—supposons que le Parlement devait changer les vérificateurs et en prendre d'autres. Eh bien, naturellement les vérificateurs qui sont maintenant des comptables experts feraient parvenir leurs bilans aux vérificateurs qui ont été nommés leur donneraient leur sortie qu'en vertu de l'étude professionnelle de l'institut et les nouveaux vérificateurs feraient des vérifications au hasard et confirmeraient les chiffres. Je pense que les deux sociétés ont fait de leur mieux compte tenu de l'histoire parlementaire de ce Bill.



[Texte]

**The Chairman:** Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, thank you. I will not question that the board have done the best they can under the circumstances. If the Minister cannot tell us why Touche, Ross and Company were fired, can he tell us when they were fired?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** They were not fired. They just were not re-appointed. The bill...

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, just a minute.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Wait a minute. I want to answer that with the courtesy of the Committee.

**Mr. Ellis:** All right.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** The bill under which Touche, Ross and Company was appointed, the last time they were appointed—and they can be appointed annually under the fundamental act—was Bill C-186 in the Third Session, Twenty-eighth Parliament, 19 Elizabeth II, 1970. It was Bill C-186. Section 15 of that says:

15. The firm of Touche, Ross and Co., in the Cities of Toronto and Montreal, Chartered Accountants, is appointed as independent auditors to make a continuous audit of the accounts for the year 1971 of national railways as defined in the Canadian National Railways Act.

At the end of 1971 their mandate was terminated by Parliament. So they were not fired.

**Mr. Ellis:** Consider that time extra to mine, Mr. Chairman. I have read that part of the act. Why, under Section 38(1) of the CNR Act, did we not get around to appointing, even though the bill was not passed until February of 1972, the new auditors? We have a hiatus in there when there was no auditor.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** They could not sign the statement until the auditors were appointed.

**Mr. Ellis:** I did not ask you that. I asked why there was not an auditor appointed. Why do we have a hiatus in 1972 when there was no auditor. Bill C-164 was not even brought in until February 21. We have two months in which there was no continuous auditing according to Section 38(1) of the CNR Act.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** That is right. There was a two-month delay.

**Mr. Ellis:** During that time there was no continuous audit as required under the act. You said earlier that the board read the mind of the government in reading this Act. What did they do? They read the mind of the government before the act was even printed. How did they do that?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I suppose they gave Parliament a two-month leeway to see what Parliament was going to do.

[Interprétation]

**Le président:** Monsieur Ellis.

**M. Ellis:** Monsieur le président merci. Je ne mets pas en doute que la Commission a fait du mieux qu'elle pouvait compte tenu des circonstances. Si le ministre ne peut pas nous dire pourquoi Touche, Ross et compagnie ont été congédiés peut-il nous dire pourquoi on les a congédiés?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** On ne les a pas congédiés. Ils n'ont en fait pas été nommés une fois de plus. Le Bill...

**M. Ellis:** Monsieur le président, une minute s'il vous plaît.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Attendez une minute. Je désire répondre à cette question si les membres de ce Comité me le permettent.

**M. Ellis:** Très bien.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Le Bill en vertu duquel la firme Touche, Ross et associés a été nommée la dernière fois qu'ils ont été nommés—et ils peuvent être nommés chaque année en vertu de la Loi fondamentale—est le Bill C-186 lors de la troisième session du 28<sup>e</sup> Parlement de la Reine Elizabeth II 1970; je parle ici du Bill C-186. L'article 15 de ce Bill dit ce qui suit:

15. La firme Touche, Ross et compagnie des villes de Toronto et de Montréal qui sont des comptables agréés a été nommée comme vérificateur indépendant pour faire une vérification continue des comptes pour l'année 1971 des chemins de fer nationaux tel qu'il est prescrit dans la Loi sur les chemins de fer nationaux canadiens.

A la fin de 1971, leur mandat n'a pas été renouvelé par le Parlement. Ainsi ils n'ont pas été congédiés.

**M. Ellis:** Veuillez considérer monsieur le président que c'est là du temps alloué en plus du temps de parole qui est le mien. J'ai lu cette partie de la Loi. Pourquoi, en vertu de l'article 38(1) de la Loi sur les chemins de fer nationaux n'avons-nous pas nommé, même si le Bill ne devrait être adopté qu'en février 1972 les nouveaux vérificateurs? Il y a ici un écart où nous n'avions pas de vérificateur.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Il ne pouvait signer le bilan jusqu'à ce que les vérificateurs soient informés.

**M. Ellis:** Ce n'est pas cela que je vous ai demandé. Je vous ai demandé pourquoi aucun vérificateur n'avait été nommé. Pourquoi avons-nous eu cet écart en 1972 où il n'y avait pas de vérificateur. Le Bill C-164 n'a pas été adopté avant le 21 février. Il y a ici un écart de 2 mois où il n'y a pas eu de vérification continue en vertu de l'article 38(1) de la Loi sur les chemins de fer nationaux.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est exact. Il y a eu un délai de 2 mois.

**M. Ellis:** Durant cet intervalle, il n'y a pas eu de vérification continue telle que l'exige la Loi. Vous avez déclaré un peu plus tôt que la Commission a bien compris la politique du gouvernement lorsqu'elle a eu cette Loi. Qu'ont-ils fait? Ils peuvent connaître les opinions du gouvernement avant même que la Loi ne soit imprimée. Comment ont-ils pu le faire?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je suppose qu'ils ont alloué au Parlement un délai de 2 mois pour voir comment le Parlement allait agir.

[Text]

Mr. Ellis: During that time there were no auditors whatsoever.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): No, that is right.

Mr. Ellis: I find it difficult . . .

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): There was no independent audit, but an internal flow audit, sure.

Mr. Ellis: I find it difficult to understand how this could be left this way, and I am finding it more and more difficult as I go on. If there was no quarrel with Peat, Marwick and Mitchell and auditors that I have engaged in various other levels of government I have found they are always left there until such time as there was a reason to discharge them or not reappoint them, as you put it. If Peat, Marwick and Mitchell had no problem, and you are convinced that they are a fairly capable auditing firm, why were they only given two years?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Their appointment had been called into question publicly, and both the firm and myself thought that the proper thing to do would be to confirm their appointments for 1972-1973, which was evidence of my confidence in the firm. But in order to clarify the matter of their appointment, they were prepared, and I thought it was a good idea, to allow a fresh firm of auditors to come in for the 1974 year. That was agreed between the two firms.

An hon. Member: There were no auditors for 1973.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Nobody signed the audit at all.

An hon. Member: Who will under this bill?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): It will be jointly signed, as is the joint audit under the Bank of Canada.

Mr. Ellis: I am curious about this, and I do not want to waste too much of my own time. But out of curiosity, why was Bill C-4 written to overlap with Bill C-186, and why was Bill C-164 written to leave a six-month hiatus? Was that just extremely sloppy, or why was that done that way?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I think probably the election had something to do with the gap.

• 2115

Mr. Ellis: The election could not have had anything to do with it, Mr. Turner. One bill was written eight months before the election and the other bill was written six, seven, or eight months afterwards.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I would like to review the parliamentary history. I am sure the bill was debated but not passed.

Mr. Ellis: I did not say that; I said, why was it written so there was a six-month overlap. Bill C-186 covers up to June 30, but C-4 was right back to the beginning of January of that year. Why would you have to have one bill covering the same six months twice?

[Interpretation]

M. Ellis: Durant cette période, il n'y a pas du tout de vérificateur.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Non, c'est exact.

M. Ellis: Il me semble difficile . . .

M. Turner (Ottawa-Carleton): Il n'y a pas eu de vérificateur indépendant, mais il y a eu tout de même de la vérification qui a été faite.

M. Ellis: Il m'est difficile de comprendre comment on aurait pu laisser cet état de choses et je trouve cela de plus en plus difficile au fur et à mesure que j'étudie la question. Si l'on n'a pas contesté la nomination de Peat, Marwick et Mitchell et compagnie dont on a obtenu les services à divers niveaux des gouvernements, je constate par ailleurs qu'ils sont toujours en place jusqu'au moment où on a une raison de les congédier ou de ne pas les nommer une fois de plus comme vous nous l'avez déclaré. Si cette firme de Peat, Marwick et Mitchell n'ont pas eu de problème et que vous êtes convaincu que cette firme de vérificateurs vous avait donné de bons services, pourquoi les a-t-on nommés seulement pour 2 ans?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Leur nomination a été mise en question publiquement et quand cette firme et moi-même avons cru bon que la meilleure chose à faire serait de confirmer leur nomination pour 1972-1973 ce qui démontre bien la confiance que j'avais en cette firme. Mais afin de clarifier la question de leur nomination, ils étaient prêts et j'ai cru que c'était une bonne idée de permettre à une nouvelle firme de vérificateurs d'être nommé pour l'année 1974. Il y a eu entente entre les deux firmes.

Une voix: Il n'y a pas eu de vérificateur pour 1973.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Aucune personne n'a signé les vérifications.

Une voix: Qui le fera en vertu du présent Bill?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Cette vérification sera signée conjointement comme le fait la Banque du Canada.

M. Ellis: Cela m'intrigue et je ne veux pas gaspiller trop de mon temps de parole. Mais à titre de curiosité simplement, pourquoi le Bill C-4 a-t-il été rédigé en faisant double emploi avec le Bill C-186 et pourquoi le Bill C-164 a-t-il été rédigé en laissant un intervalle de 6 mois? Est-ce que cela témoignait simplement d'une extrême négligence ou pourquoi a-t-on agi ainsi.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je pense que les élections ont eu quelque chose à voir dans cet écart.

M. Ellis: Les élections n'auraient pu y toucher, monsieur Turner. L'un des projets de loi a été rédigé huit mois avant les élections et l'autre bill sept ou huit mois après.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je voudrais revoir l'histoire parlementaire. Je suis certain que le projet de loi a été discuté mais qu'il n'a pas été adopté.

M. Ellis: Je n'ai pas dit cela; j'ai dit, pourquoi a-t-il été rédigé de façon qu'il y ait un chevauchement de six mois. Le projet de loi C-186 comprend la période jusqu'au 30 juin, mais C-4 était au début du mois de janvier de cette année. Pourquoi était-il nécessaire d'avoir un projet de loi qui couvre deux fois la même période de six mois?



## [Texte]

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I think they always do.

**Mr. Ellis:** No, they do not always. I have checked.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Oh, I think they do.

**Mr. Ellis:** This is the first time it has ever happened.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** We will get you an answer to that question.

**Mr. Ellis:** And when you are getting an answer to that question, could you tell me why, having overlapped for six months, the next bill leaves a six month hiatus for which there is no legislation covering it.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Which bill are you now talking about?

**Mr. Ellis:** Bill C-164 starts six months after C-4 would have, had it been passed.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** We will have to look at the interlocking sections. I am sure there is no gap, but we will get that for you.

**Mr. Ellis:** I think it is just plain sloppiness. I am just curious, but let us move on. We obviously do not have the answer here. I would be very appreciative...

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Just a moment, I think it is a very important question which deserves an answer, and if the hon. gentleman will wait, we will get him the answer.

**An hon. Member:** Three plus two are five.

**Mr. Ellis:** Do not worry, Joe, I will take a little extra time.

**The Chairman:** You will if the Chair permits it.

**Mr. Ellis:** I will not look at the Chair.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I think we have an answer here. The hon. gentlemen, Mr. Chairman, is really not scoring the way he thinks he is scoring. The 1970 bill which provided for 1971, provided for 18 months, for 1971 and half of 1972.

**Mr. Ellis:** Bill C-186 on deceased June 30, 1971—the end of the year.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** That is right.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Let him answer the question.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** It provided for 1971 and half of 1971. That was passed and the six-month overlap is to allow for parliamentary delays which usually happen at the beginning of the session, and so on, giving it an advanced time of six months.

**Mr. Ellis:** Say it again.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Giving it an advanced time of six months.

## [Interprétation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je crois qu'ils le font toujours.

**M. Ellis:** Non, ils ne le font pas toujours. J'ai vérifié.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je crois qu'ils le font.

**M. Ellis:** C'est la première fois que ceci est arrivé.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Nous vous trouverons une réponse à cette question.

**M. Ellis:** Et lorsque vous cherchez une réponse à cette question, pouvez-vous me dire pourquoi, après un chevauchement de six mois, le prochain projet de loi laisse une lacune de six mois qui ne soit pas couverte par la législation.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** De quel projet de loi parlez-vous?

**M. Ellis:** Le projet de loi C-164 commence six mois après que le C-4 aurait commencé, s'il avait été adopté.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Il nous faudrait examiner les articles interdépendants. Je suis certain qu'il n'y a pas d'écart, mais nous allons vérifier.

**M. Ellis:** Je crois que c'est simplement causer par l'incompétence. Je suis simplement curieux, mais nous pouvons continuer. Il est évident que nous n'avons pas la réponse ici. Je serais très heureux...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Un instant, je crois que la question est très importante et elle exige une réponse, si l'honorable député veut attendre, nous trouverons la réponse.

**Une voix:** Trois plus deux, cela fait cinq.

**M. Ellis:** Ne vous inquiétez pas, Joe, je vais prendre un peu de temps supplémentaire.

**Le président:** Si le président vous le permet.

**M. Ellis:** Je ne vais pas regarder le président.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je crois que nous avons une réponse ici. Monsieur le président, l'honorable député ne gagne pas de points comme il pense le faire. Le projet de loi de 1970 qui a pourvu pour 1971, a pourvu pour une période de 18 mois, c'est-à-dire 1971 et les six premiers mois de 1972.

**M. Ellis:** Le Bill C-186 a cessé le 30 juin 1971... la fin de l'année.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est exact.

**M. Guay (St-Boniface):** Laissez-le répondre à la question.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Il a pourvu pour 1971 et la moitié de 1972. Cela a été adopté et le chevauchement de six mois est prévu pour les délais parlementaires qui arrivent généralement au début de la session, et cætera, lui accordant un temps d'avance de six mois.

**M. Ellis:** Dites-le encore une fois.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Lui accordant un temps d'avance de six mois.

[Text]

Mr. Ellis: Give what an advanced time?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Give the authorization an advanced time of six months into the following fiscal year and the fiscal year for the CNR and Air Canada is the calendar year.

Mr. Ellis: This is the case in Bill C-186?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): This is the case in every bill that has come before this Committee in the last 20 years.

Mr. Ellis: It is not the case with this one right now.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Well, no, but you are asking about the gap.

Mr. Ellis: Yes. I am asking about the overlap first.

Mr. Guay (St. Boniface): Give him a chance to answer the goldarn thing.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): The last bill passed by Parliament covered the full year 1970 and half the year 1971. Right? The next bill came in to cover 1971 and half of 1972, but that bill was not dealt with by Parliament, the election intervened. Now, there was no gap at all. If you look at the statements for 1971 and 1972, you will see that in the 1972 year there was no authorization needed, except by way of appropriation act, which was done, but no advances were needed either by way of payment of preferred stock or any other need for advance. So far the 1972 year, although Parliament did not deal with the bill because of the election, it turned out that the CNR generated enough funds internally and covered by the appropriation act of that year to cover the deficit. So there was no gap at all in the authorization; plus the short-term borrowings, of course, which were defined under working capital.

Mr. Ellis: You say that the CN did not require any borrowings at all from the government in 1972?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): It had some short-term borrowings.

Mr. Ellis: You said that it did not need any.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Short-term borrowings in terms of banking accommodation.

Mr. Ellis: In other words, we really do not need to pass this because you can do short-term borrowings in 1973, as well.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Mr. Chairman, if the hon. gentleman had listened to my statement, he would have understood that short-term borrowings are not the best way to finance this operation, because they have to be... If the gentleman, Mr. Chairman had listened to my statement he would have understood that short-term borrowings are not the best way to finance this operation because they have to be done...

Mr. Ellis: But they were the best way in 1972.

• 2120

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): They were the only way in 1972 because Parliament was not able to deal with it because of the intervention of an election.

[Interpretation]

M. Ellis: Un temps d'avance, pourquoi?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Accordant l'autorisation d'un temps d'avance de six mois dont l'année fiscale suivante et l'année fiscale pour les Chemins de fer Nationaux du Canada et pour Air Canada c'est l'année civile.

M. Ellis: Est-ce le cas avec le Bill C-186?

M. Turner (Ottawa-Carleton): C'est le cas pour chaque bill soumis à ce Comité depuis 20 ans.

M. Ellis: Ce n'est pas le cas à l'heure actuelle.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Eh bien, non, mais vous demandez pourquoi cet écart existe.

M. Ellis: Oui. Mais d'abord ma question concerne le chevauchement.

M. Guay (St-Boniface): Donnez-lui le temps de répondre à la question.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Le dernier projet de loi adopté par le Parlement était pour l'année 1970 et la moitié de 1971. Est-ce exact? Le prochain bill a été introduit pour couvrir 1971 et les six premiers mois de 1972, mais ce bill-là n'a pas été étudié par la Chambre, à cause des élections. Il n'y a pas eu d'écart. Si vous examinez les déclarations faites pour 1971 et 1972, vous verrez qu'en 1972 on n'avait pas besoin d'autorisation, sauf en vertu des lois portant affectation de crédits, et ceci a été fait, mais on n'avait pas besoin d'avances, soit par moyen du paiement d'actions privilégiées, soit à cause d'autres besoins d'avances. Ainsi, pour l'année 1972, bien que le Parlement n'a pas étudié ce bill à cause des élections, les Chemins de fer Nationaux ont généré suffisamment de fonds qui étaient couverts par la loi portant affectation de crédits de cette année pour combler le déficit. Il n'y avait donc aucun écart dans l'autorisation; plus les emprunts à court terme, bien sûr, qui ont été définis sous la rubrique de capital d'exploitation.

M. Ellis: Vous dites que le Canadien National n'avait pas besoin de prêts du gouvernement en 1972?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Il a eu quelques emprunts à court terme.

M. Ellis: Vous avez dit qu'il n'avait pas besoin d'aucun emprunt.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Des emprunts à court terme en fonction de l'ajustement bancaire.

M. Ellis: Autrement dit, nous n'avons pas vraiment besoin d'adopter ce bill puisque vous pouvez obtenir des prêts à court terme en 1973.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Monsieur le président, si l'honorable député avait écouté ma déclaration, il aurait compris que les emprunts à court terme ne sont pas le meilleur moyen de financer cette opération, parce qu'ils doivent être... Monsieur le président, si l'Orateur a bien écouté ma question, il aura compris que les emprunts à court terme ne représentent pas le meilleur moyen de financement pour cette coopération puisqu'ils...

M. Ellis: C'était le meilleur moyen en 1972.

M. Turner (Ottawa-Carleton): C'était le seul moyen en 1972 puisque le Parlement n'était pas en mesure de s'en occuper, du fait des élections.



[Texte]

**Mr. Ellis:** So if the bill is not passed this year, it will be the only way in 1973.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** It will be the only way in 1973, but not a very satisfactory way to handle the debt of the CNR or Air Canada.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, will the report that we have before us that Mr. Marchand tabled some months ago be exactly the same report, barring a signature, that we will get?

**The Chairman:** Do you mean the annual report of the CN?

**Mr. Ellis:** The annual report of CN, Air Canada, 1972, the one the gentleman has in his hand. Will that be exactly the same report?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I do not know. That will be up to the auditors. I guess that assumption is a fair one. But it will be up to the auditors. They have to sign it.

**Mr. Ellis:** If Bill C-164 provides for the expenditures, as it does under Clause 3(2)(a), you are saying that none of those expenditures were needed to be authorized by legislation in the year 1972, and the balance of 1971. You said that Clause 9 was the only thing that authorized expenditures for 1973. We have needed no authorization for 1972 and for the half of 1971 that was not covered.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No. I think, Mr. Chairman, the member should not confuse—what we authorize here, of course, is confirmation of preferred stock issue. We authorize confirmation of bond issue for the purpose of abandonment of lines.

The ordinary operating expenditures of the CNR and of Air Canada are approved by the government, under the statutes, under their capital budgets that are submitted to the government and are approved in accordance with the underlying statutes.

**Mr. Ellis:** That is what Clause 3(2)(a) of Bill C-164 does. This approves them.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** You have to turn to Section 37 of the Canadian National Railways Act:

37.(1) The annual budget of National Railways shall be under the control of the Board of Directors and shall be submitted by the Board of Directors to the Minister of Transport.

(2) The Minister of Transport shall annually lay before Parliament the budget of National Railways approved by the Governor in Council on the recommendation of the Minister of Transport and the Minister of Finance.

**Mr. Ellis:** That does not answer my question.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes. Those budgets...

**Mr. Ellis:** I am sorry, it does not answer the question.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I am afraid so, Mr. Chairman, with respect to the hon. member.

[Interprétation]

**M. Ellis:** Si le projet de loi n'est donc pas adopté cette année, ce sera encore le seul moyen en 1973.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** En effet, mais ce ne sera pas un moyen très satisfaisant de régler la dette du CN ou d'Air Canada.

**M. Ellis:** Monsieur le président, le rapport que nous obtiendrons sera-t-il exactement le même que celui que nous a présenté M. Marchand il y a quelques mois, à la signature près.

**Le président:** Voulez-vous parler du rapport annuel du CN?

**M. Ellis:** Oui, du rapport annuel du CN pour 1972, c'est-à-dire de celui que possède notre témoin. S'agira-t-il exactement du même rapport?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je ne sais pas. Cela dépendra des vérificateurs. Toutefois, je suppose que c'est une supposition assez juste. Les vérificateurs devront cependant le signer.

**M. Ellis:** Si le Bill C-164 prévoit certaines dépenses, comme il le fait à l'article 3(2)(a), vous nous dites cependant qu'aucune de ces dépenses n'avait à être autorisée par la Loi, en 1972 et pour le solde de 1971. Vous avez dit que seul l'article 9 autorisait des dépenses pour 1973. Nous n'avons cependant pas eu besoin d'autorisation pour 1972 et pour la moitié de 1971.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non. Monsieur le président, je pense qu'il y a ici une certaine confusion; ce que nous autorisons ici vise à confirmer une émission d'obligations privilégiées. Nous autorisons la confirmation de cette émission afin d'abandonner certaines lignes.

Les dépenses de fonctionnement courantes du CN et d'Air Canada sont approuvées par le gouvernement, et en vertu de la Loi, dans le cadre de leur budget annuel.

**M. Ellis:** L'objectif de l'article 3(2)(a) du projet de loi C-164 est donc de les approuver?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Il faut se référer ici à l'article 37 de la Loi sur les chemins de fer nationaux qui affirme:

37. (1) Le Conseil d'administration a le contrôle du budget annuel des chemins de fer nationaux et il doit soumettre ledit budget au ministre des Transports.

(2) Le ministre des Transports doit, chaque année, présenter au Parlement le budget des Chemins de fer nationaux, approuvé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports et du ministre des Finances.

**M. Ellis:** Ceci ne répond pas à ma question.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Si. Ces budgets...

**M. Ellis:** Je suis désolé, mais ceci ne répond pas à la question.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Veuillez m'excuser, monsieur le président, mais je dois contredire l'honorable député.

[Text]

Mr. Ellis: I will ask it again then.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): The expenditures of the Railways were covered in the capital budgets and operating budgets of the Railways for the years 1971 and 1972, tabled before Parliament under the signature of the Minister of Transport and the Minister of Finance as required by the statute.

Mr. Ellis: I will go back, Mr. Chairman, because . . .

The Chairman: One further question, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: I want to finish this one, Mr. Chairman. It is as far as I am going to get, and I doubt if we are going to get an answer to that.

Go back to the Minister's statement in which he said there are only two clauses which authorized financing. One was Clause 9, and in Clause 9 he had to refer back to Clause 3(2)(a). If this bill authorizes expenditures under Clause 3(2)(a), was there no authorization for similar expenditures in all of 1972 and half of 1973?

I am sorry. Reading Section 37(1) does not answer that question.

The Chairman: Just give the Minister a chance, Mr. Ellis.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Mr. Chairman, there were not any branch lines requiring Parliamentary approval in the years the gentleman cited.

Mr. Ellis: None whatsoever. None in the latter half of 1971 and none in all of 1972.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): None of the length that is required under the statute.

Mr. Ellis: So therefore there was no necessity for this legislation, for all of 1972 and half of 1973.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): There was no necessity for this particular type of section in those two years, for financing in those two years for branch lines. It is only branch lines of a length up to 20 miles . . .

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I understand what the Minister is saying and I do not believe it. I am sorry.

The Chairman: Whether the Minister's answer is satisfactory or not is your prerogative, Mr. Ellis, but it apparently is the best he has. Mr. Rose is the next questioner.

Mr. Rose: Mr. Chairman, I am reluctant to enter this fray because I am not that well equipped in high financial matters, and I am always intimidated, of course, by the Minister's brilliance in these matters. I wondered though, on following up the questions of Mr. Ellis, whether or not this expenditure on branch lines—was that for the construction or the abandonment of branch lines?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Construction.

Mr. Rose: Is there a similar figure for abandonment?

• 2125

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): No. If the CTC refuses an application for abandonment of a line, then the operating expenses for that line are covered by subsidy under the Transport Act.

[Interpretation]

M. Ellis: Je répéterai ma question.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Les dépenses des Chemins de fer sont couvertes par les budgets en capital et de fonctionnement des chemins de fer pour les années 1971 et 1972, budgets déposés au Parlement et portant les signatures des ministres des Transports et des Finances, tel que l'exige la Loi.

M. Ellis: Monsieur le président, je reviendrai en arrière car . . .

Le président: Une autre question, monsieur Ellis.

M. Ellis: Je voudrais en terminer avec la précédente, monsieur le président. Je doute cependant que j'obtienne une réponse à ce sujet.

Je voudrais revenir à la déclaration du ministre dans laquelle il a affirmé qu'il n'y a que deux articles autorisant le financement. L'un est l'article 9, au sujet duquel il a dû faire référence à l'article 3(2)(a). Si ce projet de loi autorise les dépenses en vertu de l'article 3(2)(a), n'y avait-il alors aucune autorisation pour des dépenses semblables en 1972 et pour la moitié de 1973?

Je suis désolé mais l'article 37 (1) ne répond pas à cette question.

Le président: Donnez une chance au ministre, monsieur Ellis.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Monsieur le président, pendant les années citées aucune ligne de dérivation n'exigeait l'approbation du Parlement.

M. Ellis: Aucune? Aucune pendant la seconde moitié de 1971 et pendant 1972?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Aucune ayant la longueur exigée par la Loi.

M. Ellis: Cette Loi n'était donc absolument pas nécessaire pendant 1972 et pendant la moitié de 1973?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Ce type d'article n'était pas nécessaire pendant ces 2 années pour assurer le financement de ligne de dérivation. Ce n'est que lorsque celles-ci ont moins de 20 mille . . .

M. Ellis: Monsieur le président, je comprends bien l'argument du ministre mais je ne le crois pas. J'en suis désolé.

Le président: Vous pouvez bien sûr considérer que la réponse du ministre n'est pas satisfaisante, monsieur Ellis, mais c'est apparemment la seule qu'il a à faire. Monsieur Rose a la parole.

M. Rose: Monsieur le président, j'hésite quelque peu à entrer dans ce domaine car je ne suis pas suffisamment versé dans les questions financières et la haute compétence du ministre dans ce domaine m'intimide toujours un peu. Cependant, pour reprendre les questions de M. Ellis, au sujet des lignes de dérivation, je me demandais s'il s'agissait là de la construction ou de l'abandon de ces lignes?

M. Turner (Ottawa-Carleton): De leur construction.

M. Rose: Y a-t-il un chiffre semblable pour l'abandon?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Non. Si le CTC refuse une demande d'abandon d'une ligne, les dépenses d'exploitation pour cette ligne sont alors couvertes par une subvention dans le cadre de la Loi sur les transports.



[Texte]

**Mr. Rose:** It does not appear here?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No, it is covered by a different subsidy.

**Mr. Rose:** I have another very brief question that will help clarify things for me. I was tantalized by your quote of Section 38 of the Canadian National Railways Act requiring the annual appointment of auditors, and I want to ask whether or not the Canadian National Railways Act took precedence over the annual CN financing bill, and if so, why could the authorization of auditors not be done under Section 38 of the act, which takes precedence, if it does?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Theoretically Mr. Rose is correct. The way this Bill C-164 is drafted it is the instrument of appointment under the underlying section, Section 38 of the Canadian National Railways Act. The underlying section of the act says there shall be auditors appointed annually. This bill appoints them annually. By way of a bill is the only way Parliament can express itself. Conceivably this bill could say Section 38 of the Canadian National Railways Act is amended, and auditors shall be appointed for a period of five years as follows, and you could list your auditors.

My answer to Mr. Peters was that there are two ways of doing it. You can either have an underlying section and appointments year by year, but state by way of government policy that as long as this minister has anything to do with it this will be the policy, so the country knows. Or, you can appoint them for five years which would not bind a future Parliament in any event either, because a subsequent bill could amend it and wipe out the appointment.

**Mr. Rose:** I am not entirely clear what the Minister said but I think he said that Section 38 authorized an annual appointment of auditors but required an annual bill to do so.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Right.

**Mr. Rose:** That is essentially what the Minister said.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** However, if the annual bill wanted to specifically amend Section 38, of course Parliament can amend any statute.

**Mr. Rose:** Right, but as a matter of fact this bill does amend Section 38 and calls for a five-year appointment of auditors.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No, sir. No, no. We have three years there, Mr. Rose, because we have not appointed one for 1972.

**Mr. Rose:** Okay. I do not know very much about this and I really do not know all the sort of gossip and pussy-footing that has gone on about this Peat Marwick stuff but could the Minister enlighten me on this sort of public pressure or public sort of censure to the government has been moved by? What is all this anyway in terms of auditors?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Well, there is a lot of hearsay here, Mr. Chairman, and I do not want to get into that type of rumour mongering either. All I can say to the hon. gentleman is that the appointment was called into question for certain reasons of which I do not have first-hand knowledge. The firm concerned and I felt that it was in the interests of the country and the interests of that firm to clarify the issue, to confirm their appointment for

[Interprétation]

**M. Rose:** Cela ne figure pas ici.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non, ces dépenses sont couvertes par une subvention différente.

**M. Rose:** Je voudrais également poser une question très brève. J'ai été assez surpris que vous citiez l'article 38 de la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada exigeant la nomination annuelle de vérificateurs, et je voudrais savoir si la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada a autorité sur le bill financier annuel du CN; si oui, pourquoi la nomination de vérificateurs n'a-t-elle pu être faite dans le cadre de l'article 38 de la loi, si celle-ci a autorité sur l'autre texte?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** En théorie, vous avez raison. Selon la rédaction du Bill C-164, il s'agit d'un instrument de nomination dans le cadre de l'article 38 de la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada. Cet article prévoit que les vérificateurs seront nommés chaque année. Ce bill les nomme chaque année. La présentation d'un bill est, pour le Parlement, la seule façon de faire connaître son opinion. Ce bill pourrait prévoir l'amendement de l'article 38 de la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, à savoir que des vérificateurs pourraient être nommés pour une période de cinq ans comme suit, et que vous pourriez présenter vos candidats.

En réponse à M. Peters, je voudrais dire qu'il y a deux manières de procéder. Vous pouvez avoir soit un article principal et des nominations chaque année, mais préciser par décret du gouvernement, que tant que le Ministre s'en occupe, la politique sera ceci. Ou bien, vous pouvez nommer ces vérificateurs pour cinq ans, lesquels ne seraient pas automatiquement reconduits par un nouveau Parlement, car un bill ultérieur pourrait amender cet article et annuler les nominations.

**M. Rose:** Je ne suis pas sûr d'avoir très bien compris, mais je pense que le Ministre a dit que l'article 38 autorisait la nomination annuelle de vérificateurs, mais exigeait la présentation d'un bill chaque année à cette fin.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est exact.

**M. Rose:** C'est l'essentiel de ce qu'a dit le Ministre.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Toutefois, si ce bill annuel prévoyait d'amender spécifiquement l'article 38, eh bien, le Parlement peut amender toute loi.

**M. Rose:** C'est exact, mais en fait, ce bill modifie l'article 38 et demande la nomination de vérificateurs pour cinq ans.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non, monsieur. Ce n'est pas du tout cela. Il est question de trois années parce que nous n'en avons pas nommés en 1972.

**M. Rose:** Je comprends. Je ne suis pas très au courant de ces questions, et beaucoup de rumeurs ont circulé à propos de l'affaire Peat Marwick, et j'aimerais bien que le Ministre m'explique pourquoi on a accepté ce genre de pression de censure publique qui a été imposée au gouvernement. Qu'en est-il des vérificateurs?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je sais que beaucoup de rumeurs ont circulé à ce sujet, monsieur le président, et je ne voudrais pas m'en mêler non plus. Tout ce que je puis dire est que la nomination a été remise en question pour certaines raisons que je ne connais pas assez bien. La société en question a accepté de nommer de nouveaux vérificateurs afin que tout soit bien clair, et je pense que c'était dans l'intérêt du pays et dans l'intérêt de cette

[Text]

two years, which from my point of view and their point of view satisfied their professional integrity, but in order to clear the matter up they were willing to yield to a fresh firm of auditors so that there would be nothing held in question.

**Mr. Rose:** In other words, you confirmed their virginity but you did not want to spend your life with them.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I can see the way hon. gentleman's mind works. I would not put it quite that way but I think the hon. gentleman seizes what I have in mind.

**Mr. Rose:** Yes. Mr. Turner you put forth a conundrum, and the conundrum to me is whether or not I should pursue this because you have, I think, treated this thing with confidence and discretion of the kind for which you are well known.

What I really wanted to ask is whether or not to the Minister's mind there might have been, if this firm had been perpetuated as the auditors, reappointed annually for two years or one year, any conflict of interest between this firm of auditors and the present Chairman of the Canadian Transport Commission?

• 2130

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I had none of that information at first hand but because of the public questioning of the appointment, both the firm in question and myself thought it would be better if the appointment were limited as it is in the bill.

**Mr. Rose:** I was interested in Clause 3. (1) of the bill. I wondered if there was any connection between the almost identical figures of the \$225 million long-term debt retired or purchased back in 1971 and the fact that the CNR was authorized by the Governor in Council to undertake \$225.5 million indebtedness for so-called projects referred to in this clause?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** We do not quite understand that question.

**Mr. Rose:** Well it seems to be a kind of an in and out thing. You retire a debt in 1971 and then you have a commitment for this kind of indebtedness in 1973 when we have the bill now before us. It seemed to me in terms of the amount almost too close to be coincidental and I wonder if the Minister could give us any background on that?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Let us call it a coincidence, Mr. Chairman. If the honourable gentleman would look at the statement that I issued to the Committee: the Canadian National Railways Sources and Applications of Funds for the Year 1971. Go down to the heading "Funds obtained from the Government". Now take a look at:

Temporary loans from Minister of Finance under authority of CNR Refunding Act, 1955, to pay outstanding securities at maturity

It is \$218.4 million. Add the \$6.4 million and you get about \$224.8 million.

[Interpretation]

société d'éclaircir cette question, de confirmer la nomination pour deux ans, ce qui, à mon avis, et de l'avis de cette société, satisfaisait son intégrité professionnelle.

**M. Rose:** En d'autres termes, vous avez confirmé son intégrité mais vous ne voudriez pas la fréquenter trop longtemps.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je devine les chemine-ments de votre pensée. Je ne l'aurais pas formulé ainsi, mais je crois que le député a compris ce que je voulais dire.

**M. Rose:** Oui. Monsieur Turner, vous posez une devinette, et c'est à moi de deviner si je dois ou non poursuivre ce sujet car vous avez traité cette affaire avec assurance et discrétion, ce en quoi vous excellez.

Mais je voulais, en fait, savoir si, de l'avis du Ministre, au cas où cette société aurait continué de nommer chaque année des vérificateurs pour un ou deux ans, des conflits d'intérêt auraient pu surgir entre cette société de vérificateurs et le président actuel de la Commission des transports canadiens?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je n'avais pas ces renseignements au début, mais puisqu'il y avait certains doutes au sujet de cette nomination, l'entreprise en question et moi-même avons pensé qu'il serait préférable de limiter cette nomination comme elle est prévue dans le bill.

**M. Rose:** L'article 3 (1) du projet de loi m'intéresse beaucoup. Je me demande s'il y a un rapport quelconque entre les chiffres quasiment identiques de la dette à long terme de \$225 millions, retirée ou rachetée en 1971, et le fait que le CN ait été autorisé par le gouverneur en conseil à engager \$225 millions de dettes pour des projets mentionnés dans cet article?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Nous ne comprenons pas très bien votre question.

**M. Rose:** Il semblerait en fait que des fonds entrent d'un côté et sortent d'un autre. Vous retirez une dette en 1971, puis vous vous engagez pour la même somme en 1973, dans le cadre de ce projet de loi. Il me semble que les sommes en question sont trop identiques pour que cela soit une coïncidence et j'aimerais que le ministre me dise s'il a des informations à ce sujet.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Nous pouvons considérer qu'il s'agit d'une coïncidence, monsieur le président. Si l'honorable député veut bien examiner les documents que j'ai présentés au Comité, il trouvera un état de la provenance et de l'affectation des fonds en 1971. Il pourra alors, sous le chapitre intitulé «Ressources provenant de l'état», trouver ce qui suit:

Prêts consentis à titre temporaire par le ministre des Finances, en vertu de la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations de chemins de fer du CN, pour le remboursement de valeurs échues.

Il s'agit de \$218.4 millions. Si l'on y ajoute \$6.4 millions, on obtient \$224.8 millions.



[Texte]

**Mr. Rose:** Yes.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Now of that, the CNR applied those funds to retire \$218.4 million of matured securities. In other words, they used the temporary loan to retire the securities. That was for the year 1971. It has nothing to do with the repayment requirements in the calendar year 1973 of \$225.5 million. Those are not borrowings. Those are expenditures.

**Mr. Rose:** You are certain this is really coincidental?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Coincidental.

**Mr. Rose:** I wonder if I could ask another very general question, Mr. Chairman. I understand that I could not get that kind of a question in the House of Commons past the Speaker but I am sure, Mr. Chairman, that you are much more tolerant in terms of the phrasing of questions. I wonder if I could ask the Minister of Finance if there is any significance or what is the significance of a rather unique situation for the CNR—I think paralleled only by the Ontario Hydro—being its own transfer agent in terms of securities, bonds and so forth, and what significance this has in terms of public access to the information about their internal financing and so forth?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Mr. Chairman, I cannot answer that question. I am sure it makes no difference to the access of information or inspection and so on, but I can get the Committee the answer to that question and leave it to the Clerk or yourself to forward it to Mr. Rose.

**Mr. Rose:** Another thing that I wanted to ask since this is of certain importance to me. I am sure you have a list of the members of the board of directors of the CNR. They are in the annual report. I wonder if the Minister could tell me whether the members on that board of directors with the CNR have any conflict of interest through the fact that a number of, say, presidents of Canadian banks are involved on the board of directors and do business with the CNR. I wonder if he could enlighten us at all on that?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Presidents of banks?

**Mr. Rose:** Directors of banks.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Really this board of directors looks like a very distinguished group of men, Mr. Chairman.

**Mr. Rose:** Now wait, we are not asking for commercials.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** They are appointed on the recommendation of the Minister of Transport and perhaps the Minister would be more capable to enlighten the Committee as to the reason for the appointment of these gentlemen.

• 2135

**Mr. Rose:** My final question is a very general one. It may not be essential but it has to do with this. John Porter, in his *Vertical Mosaic* about 15 years ago, 1960, made the assertion that there were about 700 Canadian financial people, corporation people, on the boards of directors of Canadian companies, many of them interlocking. Does the Minister of Transport, because of his special interest in this and his special knowledge, know whether or not the number of people with more than one board of directorship portfolio has expanded or contracted in the last 15 years?

[Interprétation]

**M. Rose:** En effet.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Le CN a donc utilisé ses fonds pour retirer \$218.4 millions de valeurs échues. En d'autres termes, le prêt temporaire a été utilisé pour le remboursement de ces valeurs. Ceci était pour 1971. Ceci n'a rien à voir avec la somme de \$225.5 millions pour 1973. Il ne s'agit pas là de prêt mais de dépense.

**M. Rose:** Êtes-vous certain qu'il s'agit d'une coïncidence?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui.

**M. Rose:** Puis-je poser une autre question d'ordre très générale, monsieur le président? Monsieur l'Orateur n'a pas accepté cette question en Chambre, mais je suis certain que vous êtes beaucoup plus tolérant que lui à cet égard, monsieur le président. J'aimerais demander au ministre des Finances si la situation tout à fait unique du CN, dont l'Ontario Hydro est le seul autre exemple, a une signification quelconque. Il s'agit du fait de cette entreprise, et son propre agent de transfert en ce qui concerne des valeurs, obligations, etc., et j'aimerais savoir si ceci a une importance quant à l'accès du public aux informations pertinentes relatives à son financement interne et à d'autres problèmes semblables?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Monsieur le président, je ne peux répondre à cette question. Je suis certain que ceci ne fait aucune différence quant à l'accès public aux informations mais je puis obtenir une réponse plus détaillée pour les membres du Comité et la transmettre au greffier, qui la donnera à M. Rose.

**M. Rose:** J'aimerais poser une autre question, que je trouve assez importante. Je suis certain que vous avez une liste des membres du Conseil de direction du CN. Leurs noms figurent dans le rapport annuel. Le ministre pourrait-il alors me dire si ces membres du Conseil de direction du CN ne se trouvent pas dans une situation de conflit d'intérêts, puisque certains d'entre eux sont présidents de banques canadiennes qui font des affaires avec le CN? Pourrait-il nous donner des détails à ce sujet?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Des présidents de banques?

**M. Rose:** Des directeurs de banques.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** En fait, monsieur le président, ce Conseil de direction me semble composé d'hommes très respectables.

**M. Rose:** Je ne vous demande pas de leur faire de la publicité.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Ils sont nommés sur recommandation du ministre des Transports, et celui-ci serait donc, sans doute, en mesure de vous donner plus de détails au sujet de leur nomination.

**M. Rose:** Une dernière question qui est d'ordre très général. Il se peut qu'elle ne soit pas essentielle mais elle se rapporte à la question suivante. John Porter dans son volume intitulé *Vertical Mosaic* écrit il y a environ quinze ans, c'est-à-dire en 1960, a déclaré qu'il y avait environ 700 hommes d'affaires canadiens, soit des membres des conseils d'administration de sociétés canadiennes qui occupaient plusieurs postes d'importance à la fois. Le ministre des Transports en raison de l'intérêt qu'il porte à cette question et des connaissances spéciales qu'il a à ce sujet sait-il si le nombre de personnes qui détiennent plus d'un

[Text]

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** It is a very good question, Mr. Chairman. I have read that . . .

**Mr. Rose:** It has to do with the concentration of capital decision-making in our country and I am sure you will allow . . .

**The Chairman:** It is more fitting for the debate before the House tomorrow on foreign investment. It is hardly fitting in this railway bill.

**Mr. Rose:** I believe the Minister was about to answer when you cut him off, Mr. Chairman.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I believe the decision making process in this country and the mobility of the people in this country is far wider now than when Mr. Porter wrote his book.

**The Chairman:** I do not know whether Mr. Rose read more than three pages of that book anyway. Mr. Blenkarn is the next questioner.

**Mr. Blenkarn:** Okay.

**Mr. Peters:** My secretary typed about half of it so he had the opportunity of reading it.

**The Chairman:** That was your secretary, not Mr. Rose's.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Chairman, I have a few questions for the Minister. Is the Minister satisfied himself that the advance of capital to these national companies is being effective, that the capital is being effectively used and the corporations are making good use of the capital that he is giving them?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** That is a qualitative question that I think . . .

**Mr. Blenkarn:** I think it is a qualitative question, but it is a question we are entitled to have answered, Mr. Chairman.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes, I can say so and speak of it, Mr. Chairman, but the Minister who should more properly respond on the performance of the money advanced by Parliament is the Minister of Transport.

**Mr. Blenkarn:** You are the Minister of Finance and you are sponsoring this bill, Mr. Minister. You are asking us to vote moneys for certain expenditures. Presumably, if you are going to sponsor this bill, you should be satisfied personally that the capital is well handled.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Let me try to divide the functions for you as I see it, Mr. Chairman. I have to be satisfied that the reasonable requirements of the two corporations dictate the advance of the funds set forth in this bill. Whether a year or so from now these funds have been properly spent is a matter for the responsibility of the Minister to whom these corporations report, namely the Minister of Transport, and ultimately, of course, for this Committee and for Parliament.

[Interpretation]

poste au sein de conseils d'administration a augmenté ou diminué au cours des quinze dernières années?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est une très bonne question, monsieur le président. J'ai lu que . . .

**M. Rose:** J'ai parlé ainsi de la concentration des auteurs de décisions importantes dans notre pays et je suis certain que vous permettrez . . .

**Le président:** Cette question serait plus appropriée si elle est présentée durant le débat qui aura lieu demain à la Chambre des communes sur l'investissement étranger. Cela ne me semble pas approprié du tout lors de l'étude d'un bill sur les chemins de fer.

**M. Rose:** Le ministre allait me répondre lorsque vous m'avez coupé la parole monsieur le président.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je crois que la façon dont on procède pour prendre une décision importante dans notre pays et la mobilité des citoyens de notre pays est beaucoup plus grande maintenant qu'elle ne l'était lorsque M. Porter a rédigé son livre.

**Le président:** De toute façon, je me demande si M. Rose a lu plus de trois pages de ce livre. C'est maintenant au tour de M. Blenkarn de prendre la parole.

**M. Blenkarn:** Très bien.

**M. Peters:** Mon secrétaire a dactylographié environ la moitié de ce livre et par conséquent a eu la chance de le lire.

**Le président:** C'était votre secrétaire et non celui de M. Rose.

**M. Blenkarn:** Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser au ministre. Le ministre estime-t-il que les avances de capitaux à des sociétés nationales soient efficaces et est-ce que les sociétés font un bon usage des capitaux qu'il leur donne?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est une question où il faut porter un jugement sur la qualité je crois . . .

**M. Blenkarn:** C'est justement une question portant sur la qualité mais c'est une question à laquelle nous avons droit à une réponse monsieur le président.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui, je peux en parler monsieur le président, mais le ministre qui pourrait vous donner une réponse plus exacte sur l'usage qu'on fait des capitaux consentis par le Parlement est le ministre des Transports.

**M. Blenkarn:** C'est vous qui êtes le ministre des Finances et c'est vous qui êtes parrain de ce bill monsieur le ministre. Vous nous demandez de voter une certaine somme pour des dépenses précises. Pratiquement si vous vous faites le parrain de ce bill, vous devriez personnellement avoir une opinion sur la façon dont on fait usage de ces capitaux.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Permettez-moi de vous donner une idée de mes fonctions personnelles à cet égard monsieur le président. Il faut que je sois assuré que les exigences raisonnables de ces deux sociétés puissent commander l'avance de ces fonds tel que le prévoient les dispositions du bill. C'est au ministre des Transports qui a la responsabilité de ces deux sociétés qui doit décider si après un an ou plus, ces fonds ont été bien dépensés et en dernier lieu, naturellement, c'est au Comité et au Parlement d'en décider.



[Texte]

**Mr. Blenkarn:** You say then that it really is the responsibility of the government, that the directors have not much control over it and it is the responsibility of the government how this corporation is run.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No, that is not what I said. I said that my responsibility is to estimate the financial requirements of the railways, as submitted by way of capital budgets. The Minister of Transport reviews those budgets and I and my officials review those budgets. We look at the requirements of the railway and Air Canada to see whether those budgetary requirements and those authorizations by way of advances and loans and so on are reasonable and within the financial resources of the country. We propose those budgets for Parliament. Parliament has an opportunity of examining them. Once the budgets are approved, once this authorization in this bill is approved, then the performance of the railway and Air Canada is a matter for subsequent judgment by the boards of directors that have the operating responsibility of the railway—or the management has, subject to the board of directors—and the Minister responsible to Parliament for those independent Crown corporations is the Minister of Transport.

So if you are asking me if I am satisfied that these moneys are going to be well expended, I do not know. That will be up to Parliament to decide after the moneys are expended and the Minister of Transport of the day will answer for them.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Minister, you and the government since 1952—and you have not been responsible for all of that period of time—have invested \$1,235,000,000 in capital stock in this company, the national system. That includes \$39.1 million invested in buying stock in the corporation last year. Will you tell me where you got the authorization to spend the \$39.1 million last year and whether you are satisfied that the capital invested in the corporation is really capital invested in equity stock, presumably 4 per cent preferred stock or whether it should really be treated as a gift to the railway where there is no possible intention of receiving any money back whatsoever?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I will try to catch these rolling questions.

• 2140

**Mr. Blenkarn:** I appreciate it is rather difficult but if you will take a look at the balance sheet and your own statement on page 3, Mr. Minister...

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I think I have the answer.

**Mr. Blenkarn:** Fine.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Minister.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I will try to separate these questions into some sort of order. The 1971 payment for preferred stock under authority of the CNR Financing and Guarantee Act 1970, \$39.1 million, is found in Section 14 of Bill C-186 1970. So that is where that authorization is. That was the first question. Now, if the hon. gentleman will give me the second question, we will try to handle that as well.

[Interprétation]

**M. Blenkarn:** Vous déclarez que cela est réellement la responsabilité du gouvernement que les directeurs n'ont pas tellement de contrôle à cet égard et que c'est plutôt au gouvernement à enquêter sur la façon dont ces sociétés sont exploitées.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai déclaré que ma responsabilité était d'évaluer les exigences financières des chemins de fer telles qu'elles nous sont proposées sous forme de budget. Le ministre des Transports étudie ce budget et mes fonctionnaires et moi-même nous étudions également. Nous examinons les exigences des chemins de fer et d'Air Canada pour voir si ces exigences budgétaires et ces subventions et emprunts consentis sont raisonnables, compte tenu des ressources financières de notre pays. Nous proposons au Parlement ces budgets, le Parlement a l'occasion de les étudier. Une fois que ces budgets sont approuvés, et que le bill est adopté, c'est au conseil d'administration de ces sociétés de décider si l'exploitation des chemins de fer et d'Air Canada se fait d'une façon adéquate et le ministre responsable au Parlement de ces deux sociétés de la Couronne est le ministre des Transports.

Par conséquent si vous me demandez si je suis assuré que ces sommes soient bien dépensées je ne puis vous donner de réponse. Ce sera au Parlement à décider une fois que les montants seront accordés et c'est également au ministre des Transports qu'incombe cette tâche.

**M. Blenkarn:** Monsieur le ministre, vous-même et le gouvernement depuis 1952—et vous n'étiez pas ministre responsable durant toute cette période de temps—avez investi 1,235 millions de dollars en capitaux dans ces sociétés, c'est-à-dire le réseau de chemin de fer national. Cela comprend 39.1 millions de dollars investis lors de l'achat d'obligations de cette société l'année dernière. Pourriez-vous me dire où vous avez eu l'autorisation de dépenser \$39.1 millions l'an passé et si vous vous êtes assurés que le capital investi dans la société était réellement du capital investi dans des actions, probablement des actions privilégiées à 4 p. 100 ou si on doit considérer cette somme comme un don aux chemins de fer sans possibilité de remboursement.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je vais essayer de répondre à cette question.

**M. Blenkarn:** Je sais que c'est difficile mais si vous examinez le bilan et votre propre déclaration à la page 3, monsieur le ministre...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je crois avoir la réponse.

**M. Blenkarn:** Très bien.

**Le président:** Allez-y, monsieur le ministre.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je vais essayer de mettre de l'ordre dans ces trois questions. Le paiement de 1971 pour les actions privilégiées en vertu de l'autorisation donnée par la Loi de 1970 sur les chemins de fer nationaux du Canada (financement est garanti), soit les \$39.1 millions, se trouve à l'article 14 du bill C-186 de 1970 c'est donc là qu'on trouve l'autorisation. Voilà pour la première question. Ensuite, l'honorable député me donnera la deuxième question et nous essayerons d'y répondre.

[Text]

**Mr. Blenkarn:** On the second question you now have \$1.235 billion dollars. Why do you not write that off because there is no possibility of ever receiving a dividend.

There is so much interest and loans to be paid that you could not possibly receive a dividend. Why do you not come out with it and say it is a straight appropriation to the railroad and clean up the balance sheet?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I said earlier that that equity ratio for the railway was fairly conservative, as operating companies go. Mr. Foster can get into the detail on that question; it is a factual one.

**Mr. Blenkarn:** Have you ever received a dividend on this investment in all the years you have been making them?

**The Chairman:** Mr. Foster.

**Mr. Foster:** Yes, sir. Dividends have been received in four years.

**Mr. Blenkarn:** That is during the war. Is that correct?

**Mr. Foster:** That is right, sir.

**Mr. Blenkarn:** Yes, now in 1952 the war was over, though.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes, but I think in all fairness, Mr. Chairman, the CNR is required also to implement public policy and the marketing and producing . . .

**Mr. Blenkarn:** I am not asking you about the CNR, Mr. Minister; I am asking you to tell me why you . . .

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes, you are; and if the primary purpose of the CNR were to make a profit, I suggest to you it would not be serving all its functions under the statute.

**Mr. Blenkarn:** I want to know why this money has been advanced, is treated as capital stock and is not treated only as a straight advance to the railway.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Mr. Chairman, I would say that most of the money represented by those advances is reflected in capital assets.

**Mr. Blenkarn:** It has set up a phoney 4 per cent preference stock where there is never going to be a dividend; the corporation has not made a profit, has not paid any dividends.

We continue to put more money into the corporation by way of capital advances to buy shares; we continue to inflate the balance sheet. There is no conceivable way by which you are going to pay a dividend on this stock.

**Mr. Foster:** Mr. Chairman, I would like to correct my previous statement.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Foster.

**Mr. Foster:** Large profits were made during the war and that is what I was answering at that time. But the dividends on the 4 per cent preferred stock were paid in 1952, 1953, 1955 and 1956 in a total amount of \$37,180,984.

[Interpretation]

**M. Blenkarn:** La seconde question, comme vous le savez, se rapporte à ces \$1.235 milliards. Pourquoi est-ce que vous n'épongez pas ceci puisque vous n'obtiendrez jamais de dividendes.

Il y a tant d'intérêts et de prêts à payer que vous ne pourriez pas recevoir un dividende. Pourquoi n'indiquez-vous pas qu'il s'agit simplement d'une affectation de crédit direct faite aux chemins de fer et pourquoi n'épongez-vous pas le bilan?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** J'ai indiqué que le taux des actions des chemins de fer était relativement conservateur en ce qui a trait à l'exploitation. M. Foster peut approfondir la question.

**M. Blenkarn:** Avez-vous reçu quelques dividendes pour cet investissement au cours des années?

**Le président:** Monsieur Foster.

**M. Foster:** Oui, pendant quatre ans nous avons fait des dividendes.

**M. Blenkarn:** C'était pendant la guerre, est-ce vrai?

**M. Foster:** C'est exact.

**M. Blenkarn:** Maintenant en 1952, la guerre était finie.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui, mais en toute justice, monsieur le président, le CN doit aussi faire appliquer une politique publique et la question de commercialisation et de production . . .

**M. Blenkarn:** Je ne vous demande pas quelque chose sur le CN, monsieur le ministre; je vous demande de dire pourquoi vous . . .

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui, c'est ce que vous me demandez et si le CN avait pour principal objectif de faire un profit, je vous dirais qu'il ne remplirait pas toutes ses fonctions prévues dans le statut.

**M. Blenkarn:** Je voudrais savoir pourquoi cet argent était avancé et pourquoi il est traité comme capital-action et qu'il n'est pas traité comme une simple avance faite aux chemins de fer.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Monsieur le président, je dirais que la plupart de l'argent que représentent ces avances se trouve sous forme d'avoirs d'immobilisation.

**M. Blenkarn:** On a établi une action privilégiée bizarre à 4 p. 100 qui ne fournira jamais de dividendes. La Société n'a pas fait profit, elle n'a pas versé de dividendes.

Nous continuons à injecter de l'argent dans cette société sous forme d'avances de capitaux pour acheter des actions; nous continuons à grossir ce bilan. Il n'y a aucun dividende possible pour ces actions.

**M. Foster:** Monsieur le président, j'aimerais apporter une correction à ma déclaration précédente.

**Le président:** Allez-y, monsieur Foster.

**M. Foster:** Pendant la guerre, de grands profits ont été réalisés et c'est ce que je voulais dire. Des dividendes ont été payés pour ces actions privilégiées de 4 p. 100 en 1952, 1953, 1955 et 1956 pour un montant total de \$37,180,984.



[Texte]

**Mr. Blenkarn:** I would like to carry on with the capital investment in this bill. In this bill we are going to advance or purchase from the company another \$43 million worth of shares. I am looking at and I refer you, Mr. Minister, to Clause 3.(1)(a), Telecommunications, Hotels, C.N. Tower Limited, Investment in affiliated companies. I suggest that my rough mathematics come pretty close to \$43 million for these particular investments. Is that right? Is that a fair presumption?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I accept your rough mathematics.

**Mr. Blenkarn:** Firstly, dealing with the C.N. Tower Limited, have you received, as Minister, any projections of profit on this particular investment that would justify further advances of government funds to build the tower?

• 2145

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I will have to get those details for the hon. member.

**Mr. Blenkarn:** Now this corporation allegedly is going to put some of this \$43 million that we are buying for 4 per cent capital stock into hotels. Is this corporation, in your opinion, a good manager of hotels in competition with private industry running hotels?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes. One of the most profitable hotels in the country is the Queen Elizabeth in Montreal and I think, Mr. Chairman, if you want to get the best evidence on this, the most direct evidence, this is a proper question to be put to the CNR.

**Mr. Blenkarn:** Can you tell me about the investment in affiliated companies? What affiliated companies are you proposing to put money up for?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Just on the hotels, Mr. Foster thrust in front of me the 1972 report. The net income from hotels in 1972 for the CNR was \$3,162,433, so somebody must have known what they were doing.

**Mr. Blenkarn:** Yes, but how much did they have invested in hotels, Mr. Minister?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Total investment in hotels, I do not know.

**Mr. Blenkarn:** And, how much did they get without interest on a \$1,000,235,000 investment in capital stock together with other assorted loans?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes, but that total investment did not go to hotels.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Minister, would you agree that it is very easy to make a profit if you pay no interest on your money.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I would think that that statement could not be made, Mr. Chairman, unless the hon. gentleman is able to substantiate that.

**Mr. Blenkarn:** Did we collect any corporate tax from these hotels run by this corporation?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Take a look at that statement, Mr. Blenkarn. There is a deficit at the bottom of the statement on the total income so obviously there would be no tax paid on the consolidated statement of the CNR.

[Interprétation]

**M. Blenkarn:** Je voudrais continuer à parler de l'investissement en capital dans ce bill; par ce bill, nous allons avancer ou acheter pour \$43 millions d'action. Je vous renvoie, monsieur le ministre, à l'article 3 (1) a) Telecommunications, Hôtels du CN Limité, placements dans des compagnies affiliées. Je suppose qu'en gros cela s'élève à environ \$43 millions pour ces investissements, n'est-ce pas? Est-ce une hypothèse juste?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** J'accepte vos chiffres.

**M. Blenkarn:** Tout d'abord, en ce qui concerne la Tour CN Limitée, avez-vous, monsieur le ministre, obtenu des prévisions pour les profits que pourraient fournir ces placements qui pourraient justifier des avances supplémentaires à partir des fonds gouvernementaux pour la construction de la tour?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je chercherai ces renseignements pour le député.

**M. Blenkarn:** Cette société va soi-disant consacrer une partie de ses 43 millions de dollars, que nous pouvons acheter avec des actions à 4 p. 100, dans des hôtels. A votre avis, cette société est-elle compétitive vis-à-vis de l'industrie hôtelière privée?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui. L'un des hôtels les plus rentables du pays est le Queen Elizabeth-Reine Elizabeth, à Montréal, et si vous voulez en avoir la preuve, eh bien je crois que vous devriez vous adresser directement au CN.

**M. Blenkarn:** Pouvez-vous me parler de l'investissement dans les sociétés affiliées? Pour quelles sociétés affiliées voulez-vous réunir de l'argent?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Simplement en ce qui concerne les hôtels. M. Foster vient de me donner le rapport de 1972. Le revenu net tiré de l'exploitation des hôtels en 1972, par le CN a été de \$3,162,433, ce qui n'est pas rien.

**M. Blenkarn:** Certes, mais combien cette société a-t-elle investi dans les hôtels, monsieur le ministre?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je ne sais pas si l'investissement total a été fait dans les hôtels.

**M. Blenkarn:** Et combien cette société obtient-elle sur un investissement, sans intérêt, de \$1,000,235,000, investissement composé du capital social et des prêts assortis?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je puis vous dire que le montant total n'a pas été investi dans des hôtels.

**M. Blenkarn:** Monsieur le ministre, vous admettez qu'il est facile de faire des bénéfices lorsque l'on ne paie pas d'intérêts.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je pense, monsieur le président, que le député n'aurait pas dû avancer une telle déclaration à moins qu'il ne puisse la justifier.

**M. Blenkarn:** Le gouvernement perçoit-il un impôt des sociétés sur les hôtels exploités par cette compagnie?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Examinons ce bilan, monsieur Blenkarn. Un déficit est indiqué tout en bas, sur le revenu total, de sorte qu'aucun impôt n'a été payé sur le bilan consolidé du CN.

[Text]

**Mr. Blenkarn:** Is it your opinion, Mr. Minister, that this company should continue to get funds to go into businesses that really have not that much to do with national transportation and continue to get grants.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Historically in this country the hotels were an integral part of transportation...

**Mr. Blenkarn:** I agree with you, Mr. Minister, but...

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** ... as accommodation for passengers and still are. I think, Mr. Blenkarn, you might want to talk to some of your colleagues about whether some of the railway hotels in this country ought to be closed up.

**The Chairman:** Mr. Blenkarn, the Chair has been generous with you. You have gone over your allotted time. I am looking at the clock and it is approaching 10 p.m. I have Mr. McRae, Mr. Gleave, and Mr. Ritchie down for first round questioning. If we could speed things up, I think we could get those three people in on the first round. Mr. McRae.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** In the event we do not complete the hearings with the Minister today, is there any possibility we might be able to have the Minister back, say, next Tuesday? In that way, we might be able to organize ourselves. I think Mr. Ellis and Mr. Blenkarn and I want to get on the second round, Mr. Chairman, and perhaps if we could reach some understanding now, I would take my opportunity on the second round in the interest of getting the Committee out of here by 10 p.m. or 10.30 p.m. as you suggested in your opening remarks. Perhaps the Minister might be able to give us some indication whether, in fact, we might have him a second time.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I am certainly at the disposition of the Committee, Mr. Chairman, as you know. I do not have my calendar right at my fingertips but I would be glad to work it out with the Chairman and the secretary.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** Before we finish, I would like 30 seconds for one brief clarification from the Minister. I hate to take Mr. McRae's time but...

**The Chairman:** Well, we will try to work you in, Mr. Ellis, for 30 seconds. Let us proceed and if we can get in the three questions on the first round, maybe then we will discuss whether or not we will come back Tuesday. The Chair is in the hands of the Committee if they want to come back next Tuesday. It is my understanding that we will not be able to have the CN or Air Canada here next week but probably later on in the month we can. So there is Bill S-9 and this bill before the Committee. Mr. McRae.

[Interpretation]

**M. Blenkarn:** A votre avis, monsieur le ministre, cette société devrait-elle continuer à obtenir des fonds pour se lancer dans des affaires qui n'ont pratiquement rien à voir avec les transports nationaux, et continuer ainsi à obtenir des subventions?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Dans ce pays, les hôtels ont toujours joué un rôle très important dans les transports.

**M. Blenkarn:** Je suis d'accord avec vous, monsieur le ministre, mais...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Ils jouent encore un rôle important en ce qui concerne l'accueil des voyageurs. Peut-être, monsieur Blenkarn, désireriez-vous contacter certains de vos collègues quant à savoir si certains des hôtels du CN devraient être fermés dans ce pays?

**Le président:** Monsieur Blenkarn, je me suis montré assez généreux. Vous avez déjà dépassé votre temps. Je viens de consulter ma montre et il est près de 22 h. 00. MM. McRae, Gleave et Ritchie doivent encore prendre la parole lors de ce premier tour. Si nous pouvions accélérer, je pense que nous aurions le temps de laisser la parole à ces trois personnes. Monsieur McRae.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je voudrais faire un rappel au Règlement.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Au cas où nous ne puissions pas terminer ces discussions avec le Ministre aujourd'hui, serait-il possible pour lui de revenir mardi prochain? Dans ce cas, nous pourrions nous organiser. Je crois que M. Ellis et M. Blenkarn désirent reprendre la parole, et si nous pouvions nous mettre d'accord maintenant, je m'inscrirais pour le second tour afin que cette séance se termine d'ici 22 h. 00 ou 22 h. 30, ainsi que vous l'avez suggéré au début de la séance. Le Ministre pourra peut-être nous dire s'il lui serait possible de revenir.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je suis bien volontiers à la disposition du Comité, monsieur le président. Je ne connais pas mon agenda par cœur, mais je serais heureux d'en convenir avec le président et le secrétaire.

**M. Ellis:** Monsieur le président, je voudrais faire un rappel au Règlement.

**Le président:** Vous avez la parole, monsieur Ellis.

**M. Ellis:** Avant que nous terminions, pourriez-vous m'accorder trente secondes afin d'obtenir une précision du Ministre? Je ne voudrais pas raccourcir le temps de M. McRae mais...

**Le président:** Nous allons essayer de vous accorder ces trente secondes, monsieur Ellis. Poursuivons, pour l'instant, et si nous pouvons donner la parole à tous les orateurs du premier tour, nous déciderons ensuite si nous revenons mardi prochain. C'est aux membres du Comité de décider s'ils veulent se réunir à nouveau mardi. J'ai appris que nous ne pourrions pas recevoir le CN ni Air Canada la semaine prochaine, mais sans doute d'ici la fin du mois. Le Comité a donc à étudier le Bill S-9 dont il a été saisi. Je laisse la parole à M. McRae.



[Texte]

**Mr. McRae:** I hope that the last hon. member will be as assiduous in this concern about the other major carrier, the CPR, in its ventures into hotel businesses and other businesses, if and when we have the opportunity of meeting with the CPR.

**Mr. Blenkarn:** They pay dividends to the shareholders.

• 2150

**Mr. McRae:** I have one line of questioning that I would like to pursue for a moment. That is this whole matter of abandonment of branch lines and the technique that is used for this kind of abandonment. I find this technique very unpalatable. I am not sure whether this really is the function of the Minister of Finance, and I expect it has to do with the subsidy.

I assume that the subsidy is . . .

**The Chairman:** Mr. McRae, this really has more to do with the Minister of Transport. As I understand the bill, it is not a subsidy we are dealing with here. It is the construction of new branch lines.

**Mr. McRae:** Well, if that is the case, I will leave notice that I will want to deal with this topic quite considerably when we have the Minister of Transport here and the CNR itself.

That being the case, that is all I want to say.

**Mr. Chairman:** Mr. Gleave.

**Mr. Gleave:** Mr. Chairman, I want to ask a question or two in respect of the statement on page 4 of the opening remarks of the Minister of Finance. It points out that:

... CN was able in 1971 to make its \$180.6 million capital expenditures from the \$118.2 million it generated from its operations, working capital and property disposal, . . .

Also I note that in one of the answers to Mr. Blenkarn's questions, it was stated that accommodation is an integral part of operations. In the last few months the CNR completed the disposal of the Bessborough Hotel in Saskatoon, which was a very valuable piece of property. Could the Minister tell us the sale price of this particular hotel?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No, Mr. Chairman. This is, of course, the type of detailed question more properly answered by the railway itself, or the hotel branch of the railway. What I do is to review the submission to me of the Minister of Transport on the basis of the budgetary requirements of the CNR and estimate, as I say, what the total resources of the country can sustain in the allocation to various Crown corporations and so on. What the disposal price would have been of the hotel—I could get it, but it would probably be easier for him to get it directly from the railway itself.

**Mr. Gleave:** Mr. Chairman, I wrote to the Minister of Transport on August 8 of this year and I asked him three questions. I asked him what was the sale price of that particular hotel; I asked him what was the book value; and I asked him to whom it was sold. I was informed that it was not the desire of the person who bought it that the price at which he bought it, with his management associates in Saskatoon, should be revealed.

[Interprétation]

**M. McRae:** J'espère que l'honorable député s'intéressera autant à l'autre transporteur principal, soit le CP et à ses entreprises dans le domaine de l'hôtellerie notamment lorsque nous aurons l'occasion de rencontrer ses représentants.

**M. Blenkarn:** Ils versent des dividendes aux actionnaires.

**M. McRae:** J'aimerais parler pendant un instant d'une autre question. Il s'agit de l'abandon des voies secondaires et de la technique qui est utilisée dans ce cas. Je trouve la méthode fort peu à mon goût; je ne sais pas si c'est du domaine du ministre des Finances, je suppose que c'est en rapport avec la subvention.

Je suppose que la subvention . . .

**Le président:** Monsieur McRae, ceci est plutôt de la compétence du Ministre des Transports. Tel que je comprends le bill, il ne s'agit pas réellement d'une subvention mais de la construction de nouveaux embranchements.

**M. McRae:** Dans ce cas, je voudrais en traiter d'une façon approfondie en présence du ministre des Transports et des représentants du CN.

Donc, c'est tout ce que j'avais à dire.

**Le président:** Monsieur Gleave, vous avez la parole.

**M. Gleave:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question ou deux en ce qui concerne à la page 4 les remarques du ministre des Finances. Il déclare que:

... en 1971, le CN était en mesure de réaliser des investissements de 180.6 millions de dollars grâce aux 118.2 millions tirés de son exploitation, de la variation de son fonds de roulement et de la désaffectation d'immobilisations . . .

Je remarque aussi que dans l'une des réponses données à la question de M. Blenkarn on a indiqué que le logement faisait partie intégrale des opérations. Ces quelques derniers mois le CN s'est débarrassé de l'Hôtel Bessborough à Saskatoon qui constituait une propriété de valeur. Le ministre pourrait-il nous dire quel a été le prix de vente de cet hôtel?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non, monsieur le président. Ce sont les chemins de fer eux-mêmes ou la Direction des hôtels des chemins de fer qui pourraient répondre mieux à cette question précise. Je révise la soumission qui m'a été fournie par le ministre des Transports pour voir quelles sont les demandes budgétaires du CN et estimer, comme je dis, la totalité des ressources du pays en rapport avec les possibilités d'allocation d'argent aux différentes sociétés d'État, etc. Quel aurait été le prix de vente de l'hôtel, je pourrais vous le fournir, mais il serait plus facile de l'obtenir directement auprès des chemins de fer eux-mêmes.

**M. Gleave:** Monsieur le président, le 8 août j'ai écrit au ministre des Transports et je lui ai posé trois questions. Je lui ai demandé quel était le prix de vente de cet hôtel; quelle en était la valeur comptable et je lui ai demandé à qui il avait été vendu. On m'a indiqué que la personne qui l'avait acheté et ses associés, à Saskatoon, ne voulaient pas qu'on révèle le prix.

## [Text]

There was some discussion here earlier this evening as to the appointment of the auditors for the Canadian National Railways. I would think that regarding the disposal of a valuable piece of property, an asset which the CNR has held for some length of time in the City of Saskatoon, a member of Parliament should be able to get an answer as to the price at which it was sold.

If I had not asked before, I would be quite prepared to accept the Minister's answer. The Minister's answer was—and I accept it in part—that I should be able to get the answer from the people responsible, who are the Minister of Transport and the CNR. But the Minister of Transport and the CNR apparently are not prepared to tell the taxpayer the price at which they are disposing of this property. And I may say that this is one of the most valuable pieces of property in the City of Saskatoon. If any other business or corporation had the opportunity to build a hotel on the banks of the South Saskatchewan River in Saskatoon, they would pay almost any price that you might ask. I really want to know on behalf of my constituents the price at which that hotel was sold; I want to know the book value at the time it was sold, and I want to know the names of the people who purchased it. Can the Minister ensure that I will be provided with this information?

• 2155

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I cannot go behind the minister who has direct responsibility for those figures and for the reports for that company to this committee and to Parliament.

**Mr. Gleave:** Mr. Chairman, as stated on page 4, the CNR was able in 1971 to do certain things because of the money generated from its operations, working capital and property disposal. This is referred to again in the next paragraph, property disposal plus the \$17.8 million voted by Parliament. It is referred to at the bottom of this page "Generated from operations, working capital and property disposal". Are we to be told in this committee that we are not to be informed as to the manner in which working capital and property disposal is arrived at and the manner in which this Crown corporation disposes of its property and realizes on its assets? Is the Minister telling this committee that he is not prepared to see as a responsible minister of the Crown that this information is given to this committee?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Oh, no, sir, I am not saying that.

**Mr. Gleave:** Well then what...

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** In my responsibility as the Minister of Finance I am saying that the committee, for the purposes of this bill, is entitled to know in global terms what the source and application of funds are and were to dictate the authorization for which the bill seeks the authority of this committee and of Parliament. Those funds are set out in general terms. The details of how the money was spent or what the proceeds were for a particular item is a budgetary detail for the railway concerned and the hotel division concerned. And if an answer is to be given the hon. gentleman will have to seek it from my colleague.

## [Interpretation]

On a parlé tout à l'heure de la nomination de vérificateurs pour le CN. Je pensais qu'un député aurait pu savoir quel était le prix de cette propriété dont a disposé le CN pendant quelque temps dans la ville de Saskatoon.

Je serais prêt à accepter la réponse du ministre. La réponse du ministre a été, et je l'accepte partiellement, que je devrais pouvoir obtenir la réponse auprès des personnes responsables qui sont le ministre des Transports et le CN. Mais le ministre des Transports et le CN ne sont pas apparemment prêts à indiquer au contribuable le prix auquel s'est vendue cette propriété. Je dirais que ce sont les propriétés qui ont le plus de valeur à Saskatoon. Si une autre entreprise ou société avait la possibilité de construire un hôtel sur les rives de la rivière Saskatchewan sud, Saskatoon, elle paierait n'importe quel prix. Au nom de mes commettants, j'aimerais connaître le prix de vente de cet hôtel, sa valeur comptable au moment de la vente, j'aimerais savoir le nom des personnes qui l'ont acheté. Est-ce que le Ministre peut m'assurer que j'obtiendrai ces renseignements?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je ne peux outrepasser l'autorité du ministre directement responsable de ces chiffres et des rapports sur cette compagnie qui sont présentés au présent Comité et au Parlement.

**M. Gleave:** Monsieur le président, comme c'est indiqué à la page 4, le CN a pu en 1971 effectuer certaines opérations du fait de l'argent qui découlait de son exploitation, de son capital de roulement ainsi que de la façon dont ils disposaient de ces propriétés. On en parle de nouveau dans le paragraphe suivant, des affectations d'immobilisation, plus les 17.8 millions de dollars votés par le Parlement pour combler son déficit. C'est indiqué au bas de la page: «Exploitations, variations du fonds de roulement et de l'affectation d'immobilisation». Est-ce qu'on veut nous dire ici que nous n'avons pas le droit de savoir comment on aurait arrivé à établir le fonds de roulement et la désaffectation d'immobilisation et la façon dont cette société d'État dispose de ses propriétés et réalise son avoir? Le Ministre doit-il dire qu'il n'est pas d'accord pour qu'un ministre de la Couronne fournisse ces renseignements au Comité?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non, ce n'est pas ce que je veux dire.

**M. Gleave:** Alors...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** A titre de ministre des Finances, j'indique au Comité, dans le cadre de ce bill, le droit de savoir d'une façon générale comment ont été utilisés et d'où viennent les fonds et quelles sont les autorisations nécessaires. Ces fonds sont indiqués en termes généraux; le détail des dépenses et le bénéfice d'une transaction particulière constituent un détail budgétaire qui intéresse les Chemins de fer, Division des hôtels. Pour répondre à cette dernière question, l'honorable député devrait s'adresser à mon collègue.



[Texte]

**Mr. Gleave:** Which colleague?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I would assume my colleague through whom the railway reports, the Minister of Transport.

**Mr. Gleave:** Mr. Chairman, I have already sought the information from the Minister's colleague referred to. I will say to this committee: if in the City of Saskatoon property was disposed of or purchased by the City of Saskatoon and the mayor and the council of the City of Saskatoon refused to give that information, they sure as hell would not get elected next time.

**The Chairman:** Mr. Gleave, I might say that I understand your concern. Before you came into the committee this evening I said that the steering committee had met and that we hoped to have the CNR before the committee. I might suggest that you may direct those questions to them and they may feel free to disclose who bought it and what price they paid for it. I do not know.

**Mr. Gleave:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Ritchie.

**Mr. Ritchie:** In the statement on the funds generated by Air Canada, under depreciation and amortization and deferred income taxes, \$1.1 million deferred income taxes in 1971 and \$8.3 million in 1972, what do you mean by deferred income tax?

**Mr. Rose:** While there is this hiatus Mr. Chairman, while we are pausing for this lacuna, I wonder if I might ask if the Chair has any idea when we might adjourn this evening and whether or not we would request the Minister to return?

**The Chairman:** The Chair is in the hands of the committee. The Minister has said that if the Committee wanted him to come back he would. He has told me that it is doubtful whether he could come back Tuesday morning, but he would keep in touch with either me or the Clerk in the hope that he might be able to come back Tuesday evening at 8:00 if we were not through.

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. McRae.

**Mr. McRae:** I do not see any point in trying to have a meeting on Tuesday morning since the House will not be sitting on Monday. I do not think some of us will be back until late on Tuesday morning. If we have a meeting on Tuesday we should perhaps have it later in the day.

**The Chairman:** That is a very good point. The Minister has suggested that he might be busy in Cabinet Tuesday morning and that is why he could not see his way clear to being here then. He said he would keep in touch either with me or the Clerk with regard to Tuesday evening but he advises me that Tuesday evening is doubtful at the moment.

**Mr. Rose:** On my point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, Mr. Rose.

**Mr. Rose:** I know we have had a number of other solists, but I assume I still have the floor. I was waiting for your reply. I have no desire to cut off Mr. Ritchie who certainly should complete his remarks, but it seems to me that if the Committee feels that the Minister is going to return there is not much point in prolonging this evening once Mr. Ritchie has completed his questions. If the Minister has to come back anyway I think another time would be appropriate.

[Interprétation]

**M. Gleave:** Quel collègue?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je suppose que c'est mon collègue qui s'occupe des rapports des Chemins de fer qui est le ministre des Transports.

**M. Gleave:** Monsieur le président, je voudrais demander ces renseignements au collègue du Ministre. Je dirais au Comité que si dans la ville de Saskatoon on vendait des propriétés ou on en achetait et que le maire ou le conseil municipal de Saskatoon refuse de donner ces renseignements, ils ne seraient pas certainement élus la prochaine fois.

**Le président:** Je dirais, monsieur Gleave, que je comprends votre inquiétude. Avant que vous veniez ici au Comité ce soir, j'avais dit que le comité de direction s'est réuni et que nous espérons faire comparaître le CN. Je propose que vous lui posiez directement ces questions et il pourra vous répondre.

**M. Gleave:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Ritchie.

**M. Ritchie:** La déclaration des fonds d'Air Canada au titre de l'amortissement et des impôts sur le revenu différés, il est indiqué 1.1 million d'impôt sur le revenu différé en 1971 et 8.3 millions en 1972. Quest-ce que voulez dire par cela?

**M. Rose:** Pendant que nous attendons la réponse, je me demande si je pourrais demander au président quand nous ajournerons ce soir et si nous allons demander au Ministre de revenir?

**Le président:** C'est au Comité de décider. Le ministre nous a promis de revenir si tel était le désir du comité. Il m'a dit qu'il ne pouvait peut-être pas revenir mardi matin, mais qu'il allait rester en contact avec moi-même ou avec le greffier dans l'espoir de pouvoir revenir mardi soir à huit heures si jamais nous n'en avons pas encore terminé.

**M. McRae:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Monsieur McRae.

**M. McRae:** Puisque la Chambre ne siège pas lundi, je ne vois pas pourquoi ou pour quelles raisons nous convoquons une réunion pour mardi matin. Il serait probablement préférable d'organiser cette réunion plus tard dans la journée, car peu d'entre nous seront de retour le matin.

**Le président:** Vous avez tout à fait raison. Le ministre a probablement mardi matin, une réunion de Cabinet ce qui est la raison pour laquelle il se voit mal ici à cette date. Moi-même et le greffier nous allons rester en contact avec lui pour voir ce qui advenait mardi soir, mais il vient de me dire que même là, il ne pourra peut-être pas venir.

**M. Rose:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Knowles.

**M. Rose:** Je sais que plusieurs solistes sont passés entre-temps, mais je crois que la parole est encore quand même à moi. J'ai entendu votre réponse. Je ne voulais pas couper la parole à M. Ritchie mais, à mon avis, il est inutile de prolonger la séance de ce soir si le ministre va revenir une fois que M. Ritchie aura terminé ses questions. Si le ministre doit revenir de toute façon, nous pouvons continuer une autre fois.

[Text]

As far as the members of my party are concerned, I do not know that we have any great longing to see the Minister again. But if the members of the Conservative Party feel that they have some more questions to put forward we would be pleased to accommodate them.

**The Chairman:** The Chair has listened to your solo effort, Mr. Rose. I think we should hear Mr. Ritchie and after he gets through, if someone wants to move a motion to adjourn, the Chair would look favourably on it. I hope the Committee would. Go ahead, Mr. Ritchie.

Oh, the Minister has an answer. That is right.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes.

Mr. Ritchie was looking at the deferred income tax. What we are really referring to here are the capital cost allowances against equipment in both 1971 and 1972. They are brought back into cash because the capital cost allowance computed for income tax purposes was greater than the depreciation on a straight-line basis on the regular amortization of equipment...

**Mr. Blenkarn:** That is called corporate rip-off by the NDP.

**An hon. Member:** It probably is, too.

**The Chairman:** Order, gentlemen.

Mr. Ritchie.

**Mr. Ritchie:** Mr. Chairman, this deferred income tax has always bothered me in the sense that corporations are presumed to at times use this unfairly. People have stated this. Does Air Canada pay a corporation tax if it makes money?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes, sir.

**Mr. Ritchie:** And this deferred income tax does not mean deferred corporation tax?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes, sir. It means until the capital cost allowance is on a diminishing basis for income tax purposes brought down to a point, depending, of course, on a continual repurchase and purchase of equipment, where the capital cost allowance will not eat sufficiently into income to militate against the tax being paid, in other words, when the capital cost allowance of equipment gradually depreciates and income is paid. When the equipment is sold, of course, this depreciation is recaptured and brought back into income tax. In other words, the capital cost allowance is only a deferment of tax until the equipment is either expended or amortized, or until it is sold. That is what Mr. Foster said, or until the capital cost allowance is sufficiently small that it no longer eats into income.

**Mr. Ritchie:** So it is just like my being able to depreciate my motor car, but I never noticed that my accountant put in a deferred income tax.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** If you were a salesman, Mr. Ritchie, through you, Mr. Chairman, you would have two types of expenses. You would have the expense that you could write off in the year it was incurred, because it was a legitimate current expense of doing business and that is deductible before your income is calculated for income tax purposes. Some types of expenses, for instance for the purchase of equipment or a car, cannot be written off in one year because it would unduly reduce your income. So it is written off over a period of years, depend-

[Interpretation]

Tant que je sache, les membres de mon parti n'ont aucun désir particulier de revoir le ministre. Nous serons néanmoins prêts à faire plaisir aux membres du parti conservateur qui pensent avoir encore d'autres questions à poser au ministre.

**Le président:** La présidence a écouté votre petit solo Monsieur Rose. Maintenant, écoutons M. Ritchie et après, je vous promets d'accueillir favorablement toute motion d'ajournement. J'espère qu'il y en aura une. Allez-y, monsieur Ritchie.

Oh, c'est vrai, le ministre nous doit encore une réponse.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui.

M. Ritchie était en train de parler d'impôt sur le revenu différé. En réalité, il s'agit ici d'une déduction pour amortissement d'équipement en 1971 et en 1972. Les déductions ont été retransformées en caisse parce que leurs sommes telles que calculées aux fins du calcul de l'impôt sur le revenu étaient plus élevées que l'amortissement d'un équipement sur la base continue et normale...

**M. Blenkarn:** C'est ce que le NDP appelle...

**Une voix:** C'est probablement vrai, d'ailleurs.

**Le président:** A l'ordre, messieurs.

Monsieur Ritchie.

**M. Ritchie:** Monsieur le président, cette possibilité de reporter l'impôt sur le revenu m'a toujours ennuyé parce qu'on pense que les sociétés en abusent parfois. C'est ce qu'on a déclaré. Est-ce qu'Air Canada paie de l'impôt sur son revenu, si la Société en réalise?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui.

**M. Ritchie:** Et l'impôt sur le revenu différé ne signifie pas un pas sur la société différée?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui. Cela veut dire que le paiement de l'impôt est reporté jusqu'au moment où les déductions pour amortissements ont atteint un certain point, diminuant lentement, en ce qui concerne le calcul de l'impôt sur le revenu et dépendant évidemment, d'un renouvellement constant de l'équipement, où elles ne prendront plus suffisamment de revenus pour faire contrepoids à l'impôt payé; autrement dit, lorsque les déductions pour amortissement deviennent de moins en moins importantes et qu'il y a du revenu. Lors de la vente de l'équipement, on tient évidemment compte des déductions accordées pour accorder l'impôt sur le revenu. Autrement dit, les déductions pour amortissement permettent simplement d'attendre le paiement de l'impôt jusqu'à ce que l'équipement est ou bien usé, amorti ou vendu. C'est ce que vient de dire M. Foster, et il faut ajouter la possibilité que les déductions pour amortissement ne représentent pratiquement plus rien du point de vue du revenu.

**M. Ritchie:** C'est donc comme pour l'amortissement de la voiture, mais je n'ai jamais remarqué que mon comptable ait calculé un impôt sur le revenu différé.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Si vous étiez un commerçant, monsieur Ritchie, vous auriez deux genres de dépenses. D'un côté, les dépenses déductibles dans l'année même parce qu'elles étaient légitimement liées à l'exploitation de votre commerce et donc déductible de votre revenu imposable. D'autres dépenses telles que des frais d'acquisition d'équipement ou d'une voiture ne peuvent être déduites dans un seul exercice parce que votre revenu en serait injustement déduit. La déduction se fait donc sur plusieurs années, selon que l'équipement appartient à telle ou telle



[Texte]

ing on the class of the item which sets the rate of capital cost allowance. Right? Now it is just as legitimate an expense as your cost of doing business. It is another cost of doing business only it is written off by law for tax purposes over a longer period of time. It is a deferred tax because when the expense is written off your income regenerates, part of it is sold, then the depreciation is recaptured and brought back into income. The deferred tax is just a deferred tax.

**Mr. Ritchie:** Air Canada is no more . . .

• 2205

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** A rip-off is good rhetoric but lousy accounting.

**Mr. Ritchie:** Air Canada has no more advantage than I have as an individual?

**Mr. Rose:** I take it all back about this early adjournment, Mr. Chairman.

**The Chairman:** All right gentlemen. Mr. Foster.

**Mr. Foster:** I think Dr. Ritchie would have to buy a very expensive car if 30 per cent of its cost is more than his income because that is the capital cost allowance on a motor car.

**Mr. Ritchie:** There is no difference between this company and me or anybody else?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** That is right.

**Mr. Foster:** In this particular case their capital cost allowance is more than their income.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Except that the capital cost allowance on an aeroplane is probably 40 per cent and on a motor car about 30 per cent.

**Mr. Ritchie:** The other one depreciation and amortization, depreciation is the actual amount per year, is it, at the time?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** You can set up, and some firms do set up two sets of books, one the depreciation set against, in my experience, the length of use of the piece of equipment. If by experience your motor car lasts you five years, for your own books, the regeneration and replacement of your equipment, you might like to depreciate that 20 per cent a year straight line over five years.

**An hon. Member:** You cannot do it.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** But it is not a cash item, it is just, you know. For capital cost allowance for income tax purpose it is now a diminishing balance and although some regard is taken to the length under which the assets can be depreciated on the capital cost allowance still it might not necessarily, because it has to be done in general terms under the income tax regulations, correspond with your own estimate of how long it should take to depreciate that piece of equipment.

**Mr. Rose:** It never completely depreciates under that scheme?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Under a diminishing balance it never completely depreciates.

[Interprétation]

catégorie d'amortissement. Exact? C'est une dépense tout aussi légitime que vos dépenses de fonctionnement. C'est une autre dépense de fonctionnement mais elle est défalquée par la loi à des fins d'imposition sur une période de temps plus longue. Il s'agit d'un impôt reporté que lorsque la dépense est défalquée votre revenu se régénère, une partie en est vendue, ensuite cet amortissement est réinscrit et figure de nouveau dans le revenu. Le report d'impôt n'est qu'un report d'impôt.

**M. Ritchie:** Air Canada n'est pas plus . . .

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** On peut jouer avec les chiffres mais ce n'est pas bon pour la comptabilité.

**M. Ritchie:** Air Canada n'a pas plus d'avantages que moi en tant qu'individu?

**M. Rose:** Je retire tout ce que j'ai dit à propos de cet ajournement, monsieur le président.

**Le président:** Très bien messieurs. Monsieur Foster.

**M. Foster:** Il faudrait que M. Ritchie achète une voiture très chère si 30 p. 100 de son prix dépassait son revenu car c'est la déduction pour amortissement d'une voiture.

**M. Ritchie:** Il n'y a pas de différence entre cette société et moi ou quelqu'un d'autre?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est exact.

**M. Foster:** Dans ce cas particulier, les déductions pour amortissement dépassent le revenu.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Sauf que la déduction pour amortissement d'un aéroplane est probablement de 40 p. 100 et de 30 p. 100 pour une voiture.

**M. Ritchie:** L'autre amortissement, est-ce bien le montant réel par année?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** On peut ouvrir et certaines firmes ouvrent deux types de livres de comptes, un, si je ne m'abuse, tenant compte de l'amortissement par rapport au temps d'usure des pièces d'équipement. Si habituellement, votre voiture vous dure cinq années, je suppose que vous voulez amortir le remplacement de votre équipement au rythme de 20 p. 100 par année sur cinq ans.

**Une voix:** On ne peut pas faire cela.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Il ne s'agit pas d'un article payé en liquide. Aux fins de l'impôt sur le revenu, la déduction pour amortissement est maintenant une balance en régression et bien que l'on tienne dans une certaine mesure compte de la durée pendant laquelle les avoirs peuvent être amortis sur la déduction pour amortissement, il se peut que cela ne soit pas nécessaire car cela doit être fait en termes généraux en vertu des règlements de l'impôt, correspondre à votre propre estimation du temps qu'il faudra pour amortir cette pièce d'équipement.

**M. Rose:** Ce programme ne permet jamais qu'il soit complètement amorti?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Avec une balance en régression, cela ne s'amortit jamais complètement.

[Text]

**Mr. Ritchie:** Turning to another item, in your dealings with Rolls Royce, and I lived quite close to Rolls Royce for a while, did you actually loan money to keep it alive you and the other people who make engines?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** First of all, we did not lend money to anybody on this particular transaction. Air Canada contracted to purchase some Rolls Royce engines. It was lent the money by Lazard Frère in London to purchase those engines, so Air Canada borrowed the money from British lenders to purchase British engines.

**Mr. Ritchie:** And this was part of the bailing out process, was it?

**Mr. Foster:** No, sir. It was entered into before Rolls Royce's financial difficulties. Because Air Canada was able to obtain low rate financing from Lazard Brothers because of the export credit guarantee of the British Government's assistance, they entered into a contract whereby Lazard would lend them money instead of the Minister of Finance.

**Mr. Ritchie:** Has Air Canada received all the engines now?

**Mr. Foster:** No, sir, it is receiving them.

**Mr. Ritchie:** It is receiving them. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Ellis:** On a very brief point of order, the Minister in his answers to me mentioned that there was no need for financing of branch lines in those two years. Could he tell me briefly which branch lines we are talking about, what type of branch lines?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** As I recall, under the statute authority is not required from the Minister of Finance to construct a branch line less than under 20 miles now in length. I think that is the section.

• 2210

**Mr. Ellis:** It says by special authority for tracks over 20 miles long and without authority for tracks under 20 miles long.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** That is right.

**Mr. Ellis:** So in effect it is all branch lines.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** If you are going to put a spur line in under 20 miles, you do not need the authority of the Minister of Finance or the authority of this bill.

**Mr. Ellis:** What authority do you need?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** You do not need anybody's authority except the authority presumably of the board of directors of the CNR.

**Mr. Ellis:** All right, that is all I wanted to hear. I will continue next week.

[Interpretation]

**M. Ritchie:** Pour passer à un autre sujet, dans vos transactions avec Rolls Royce, et j'ai vécu très près de leurs usines pendant un certain temps, leur avez-vous en fait prêté de l'argent pour les maintenir en vie vous les autres personnes qui fabriquaient des moteurs?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Premièrement, pour ce qui est de cette transaction particulière nous n'avons prêté d'argent à personne. Air Canada a passé un contrat d'achat de moteurs Rolls Royce. L'argent a été prêté par Lazard Frère à Londres pour acheter ces moteurs, et par conséquent, Air Canada a emprunté l'argent auprès de ses bailleurs de fonds britanniques pour acheter des moteurs britanniques.

**M. Ritchie:** C'est donc rentré dans le processus de cautionnement, n'est-ce pas?

**M. Foster:** Non, monsieur. Cela a eu lieu avant les difficultés financières de Rolls Royce. C'est parce qu'Air Canada pouvait obtenir des taux de financement inférieurs auprès de Lazard Frère et la garantie des produits d'exportation du gouvernement britannique que ce contrat a été signé, contrat selon lequel Lazard Frère leur baillait des fonds plutôt que le ministre des Finances.

**M. Ritchie:** Air Canada a-t-il réceptionné tous les moteurs maintenant?

**M. Foster:** Non, monsieur, les livraisons sont en cours.

**M. Ritchie:** Les livraisons sont en cours. Je vous remercie, monsieur le président.

**M. Ellis:** Je voudrais brièvement faire un rappel au Règlement. Dans ses réponses, le ministre m'a dit qu'il n'était pas besoin de financer des lignes secondaires au cours de ces deux années. Pourrait-il me dire brièvement me dire de quelles lignes secondaires il s'agit, de quel genre de lignes secondaires?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Si je me souviens bien, d'après le statut on n'a pas besoin de l'autorisation du ministre des Finances pour construire une ligne secondaire ne dépassant pas vingt milles de longueur. C'est de cela qu'il s'agit.

**M. Ellis:** Cet article stipule qu'il faut une autorisation spéciale pour des voies dépassant 120 milles de long et qu'il n'en faut pas pour des voies n'allant pas jusqu'à 20 milles.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est exact.

**M. Ellis:** Cela s'applique donc à toutes les lignes secondaires.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Si vous voulez construire un embranchement de moins de 20 milles, vous n'avez pas besoin de l'autorisation du ministre des Finances ou l'autorisation de ce projet de loi.

**M. Ellis:** De quelle autorisation avez-vous besoin?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Vous n'avez besoin de l'autorisation de personne si ce n'est celle du conseil d'administration du CN.

**M. Ellis:** Très bien, c'est tout ce que je voulais savoir. Je poursuivrai la semaine prochaine.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, before we adjourn I wonder if it would be desirable to have both the statement that the Minister presented and the two documents, Statement of Sources and Applications of Funds, appended to the Committee proceedings.

**The Chairman:** Fine, the Chair was just going to ask the Committee. Agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** I do not think the opening statement would have to be made an appendix. I think the Minister read it pretty nearly verbatim. The two tables, however, are to be appended to the Committee proceedings. Is the Committee agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Ellis:** I move that we adjourn.

**The Chairman:** Mr. Ellis moves that we adjourn. All those in favour?

Motion agreed to.

**The Chairman:** We will meet at the call of the Chair, probably next Thursday.

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, avant que nous levions la séance, je me demande s'il ne serait pas souhaitable que nous ayons à la fois la déclaration du ministre et les deux documents intitulés Bilan et source des demandes de fonds annexés au compte rendu du Comité.

**Le président:** Très bien, j'allais justement vous le demander. Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'annexer la déclaration d'ouverture. Le ministre en a pratiquement donné une lecture in extenso. Toutefois, les deux tableaux doivent être annexés au compte rendu du Comité. Le Comité est-il d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. Ellis:** Je propose que nous levions la séance.

**Le président:** M. Ellis propose que nous levions la séance. Tous ceux qui sont pour?

La motion est adoptée.

**Le président:** Nous nous réunirons de nouveau sur convocation de la présidence certainement jeudi prochain.

## APPENDIX "F"

## CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

STATEMENT OF SOURCES AND APPLICATIONS OF FUNDS  
FOR THE CALENDAR YEARS 1971 AND 1972

|   | 1971            | 1972            |
|---|-----------------|-----------------|
|   | (\$ millions)   |                 |
| <b>SOURCES OF FUNDS</b>   |                 |                 |
| <i>Funds generated by CN</i>  |                 |                 |
| Operations  |                 |                 |
| Loss for the year.....  | \$ (24.2)       | \$ (17.8)       |
| Add back expenses not requiring the current outlay of funds—  |                 |                 |
| depreciation.....   | 123.8           | 126.4           |
| amortization, etc.....  | 2.2             | 6.0             |
|   | <u>\$ 126.0</u> | <u>\$ 132.4</u> |
| Net funds from operations.....  | \$ 101.8        | \$ 114.6        |
| Proceeds from properties retired.....   | 14.5            | 14.8            |
| Reduction of working capital.....   | 1.9*            | 28.4*           |
| Funds generated by CN.....  | <u>\$ 118.2</u> | <u>\$ 157.8</u> |
| <i>Funds obtained from the Government</i>   |                 |                 |
| Parliamentary vote to cover deficit.....  | \$ 24.2         | \$ 17.8         |
| Payment for preferred stock under authority of CNR Financing and Guarantee Act, 1970.....   | 39.1            | —               |
| Temporary loans from Minister of Finance under authority of CNR Refunding Act, 1955, to pay outstanding securities at maturity.....                 | 218.4           | 100.0           |
| Temporary loans from Minister of Finance under authority of CNR Financing and Guarantee Acts of 1941 and 1942 to purchase unmatured securities..... | 6.4             | 4.2             |
| Funds provided by the Government.....   | <u>\$ 288.1</u> | <u>\$ 122.0</u> |
| Total Sources of funds.....   | <u>\$ 406.3</u> | <u>\$ 279.8</u> |
| <b>APPLICATION OF FUNDS</b>   |                 |                 |
| Capital expenditures.....   | \$ 180.6        | \$ 173.1        |
| Retirement of matured securities.....   | 218.4           | 100.0           |
| Purchase of unmatured securities (pursuant to requirements of bonds issues outstanding).....  | 7.3             | 6.7             |
|   | <u>\$ 406.3</u> | <u>\$ 279.8</u> |
| *Working capital—   |                 |                 |
| beginning of year.....  | \$ 52.5         | \$ 50.6         |
| end of year.....  | 50.6            | 22.2            |
| Reduction during year.....  | <u>\$ 1.9</u>   | <u>\$ 28.4</u>  |

## APPENDICE «F»

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ÉTAT DE LA PROVENANCE ET DE L'AFFECTATION DES FONDS  
EN 1971 ET 1972 (ANNÉES CIVILES)

|  | 1971             | 1972            |
|--|------------------|-----------------|
|  | (millions de \$) |                 |
| <b>PROVENANCE DES FONDS</b>  |                  |                 |
| <i>Ressources internes</i>   |                  |                 |
| Exploitation   |                  |                 |
| Déficit de l'exercice.....   | \$ (24.2)        | \$ (17.8)       |
| Rajouter dépenses n'exigeant pas de déboursments durant l'exercice—  |                  |                 |
| amortissement (immobilisations corporelles).....   | 123.8            | 126.4           |
| autres amortissements, etc.....  | 2.2              | 6.0             |
|  | <u>\$ 126.0</u>  | <u>\$ 132.4</u> |
| Ressources nettes d'exploitation....   | \$ 101.8         | \$ 114.6        |
| Produits d'opérations sur biens désaffectés.   | 14.5             | 14.8            |
| Diminution du fonds de roulement.....  | 1.9*             | 28.4*           |
| Ressources internes.....   | <u>\$ 118.2</u>  | <u>\$ 157.8</u> |
| <i>Ressources provenant de l'État</i>  |                  |                 |
| Crédit du Parlement pour combler le déficit  | \$ 24.2          | \$ 17.8         |
| Achat d'actions privilégiées en vertu de la Loi de 1970 sur les Ch. de fer Nat. du Canada (Financement et garantie).....   | 39.1             | —               |
| Prêts consentis à titre temporaire par le ministre des Finances, en vertu de la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des Ch. de fer nat. du Canada, pour le remboursement de valeurs échues.....   | 218.4            | 100.0           |
| Prêts consentis à titre temporaire par le ministre des Finances, en vertu des Lois de 1941 et de 1942 sur les Ch. de fer Nat. du Canada (Financement et garantie), pour le rachat de valeurs non échues..... | 6.4              | 4.2             |
| Ressources provenant de l'État.....  | <u>\$ 288.1</u>  | <u>\$ 122.0</u> |
| Ressources totales.....  | <u>\$ 406.3</u>  | <u>\$ 279.8</u> |
| <b>AFFECTATION DES FONDS</b>   |                  |                 |
| Investissements.....   | \$ 180.6         | \$ 173.1        |
| Remboursement de valeurs échues.....   | 218.4            | 100.0           |
| Rachat de valeurs non échues (conformément aux conditions des émissions d'obligations en cours).....   | 7.3              | 6.7             |
|  | <u>\$ 406.3</u>  | <u>\$ 279.8</u> |
| *Fonds de roulement—   |                  |                 |
| au début de l'exercice.....  | \$ 52.5          | \$ 50.6         |
| à la fin de l'exercice.....  | 50.6             | 22.2            |
| Diminution de l'exercice.....  | <u>\$ 1.9</u>    | <u>\$ 28.4</u>  |



## APPENDIX "G"

## AIR CANADA

STATEMENT OF SOURCES AND APPLICATIONS OF FUNDS  
FOR THE CALENDAR YEARS 1971 AND 1972

|  | 1971          | 1972    |
|--|---------------|---------|
|  | (\$ millions) |         |
| SOURCES OF FUNDS   |               |         |
| <i>Funds generated by Air Canada</i>   |               |         |
| Operations   |               |         |
| Net income for the year.....   | \$ 1.7        | \$ 8.6  |
| Add back expenses not requiring the current outlay of funds—   |               |         |
| Depreciation and amortization.....   | 57.3          | 63.1    |
| Deferred income taxes.....   | 1.1           | 8.3     |
| Net funds from operations.....   | \$ 60.1       | \$ 80.0 |
| Proceeds from properties retired.....  | 0.3           | 0.9     |
| Funds generated by Air Canada....  | \$ 60.4       | \$ 80.9 |
| <i>Funds obtained from the Government</i>  |               |         |
| Loans from the Minister of Finance prior to July 1, 1971 under the authority of CNR Financing and Guarantee Act, 1970..... | 84.0          | —       |
| <i>Funds obtained from other sources</i>   |               |         |
| Notes amounting to £3,861,000 issued to a consortium of British lenders for the purchase of Rolls Royce engines.....       | —             | 8.5     |
| Total sources of funds.....  | \$ 144.4      | \$ 89.4 |
| APPLICATION OF FUNDS   |               |         |
| Capital expenditures.....  | \$ 116.4      | \$ 85.0 |
| Increase (decrease) in investment in associated company.....   | 0.5           | (0.3)   |
| Increase in deferred charges.....  | 3.7           | 0.2     |
| Dividend to CNR.....   | 0.2           | 0.2     |
| Increase in working capital.....   | 23.6*         | 4.3*    |
|  | \$ 144.4      | \$ 89.4 |
| *Working capital balance (shortfall)—  |               |         |
| beginning of year.....   | \$ (0.8)      | \$ 22.8 |
| end of year.....   | 22.8          | 27.1    |
| Increase during the year.....  | \$ 23.6       | \$ 4.3  |

## APPENDICE «G»

## AIR CANADA

ÉTAT DE LA PROVENANCE ET DE L'AFFECTATION DES FONDS  
EN 1971 ET 1972 (ANNÉES CIVILES)

|  | 1971             | 1972    |
|--|------------------|---------|
|  | (millions de \$) |         |
| PROVENANCE DES FONDS   |                  |         |
| <i>Ressources internes</i>   |                  |         |
| Exploitation   |                  |         |
| Revenu net de l'exercice.....  | \$ 1.7           | \$ 8.6  |
| Rajouter les dépenses n'exigeant pas de déboursements durant l'exercice—   |                  |         |
| amortissement.....   | 57.3             | 63.1    |
| impôts sur le revenu différés.....   | 1.1              | 8.3     |
| Ressources nettes d'exploitation....   | \$ 60.1          | \$ 80.0 |
| Produits d'opérations sur biens désaffectés.   | 0.3              | 0.9     |
| Ressources internes.....   | \$ 60.4          | \$ 80.9 |
| <i>Ressources provenant de l'État</i>  |                  |         |
| Prêts consentis par le ministre des Finances avant le 1 <sup>er</sup> juillet 1971 en vertu de la Loi de 1970 sur les Ch. de fer Nat. du Canada (Financement et garantie)..... | 84.0             | —       |
| <i>Autres ressources</i>   |                  |         |
| Billets souscrits par un groupe de prêteurs britanniques (£3,861,000) pour financer l'achat de moteurs Rolls Royce.....  | —                | 8.5     |
| Ressources totales.....  | \$ 144.4         | \$ 89.4 |
| AFFECTATION DES FONDS  |                  |         |
| Investissements.....   | \$ 116.4         | \$ 85.0 |
| Augmentation (diminution) de la participation dans une compagnie associée....  | 0.5              | (0.3)   |
| Augmentation des charges différées.....  | 3.7              | 0.2     |
| Dividendes versés aux Ch. de fer Nat. du Canada.....   | 0.2              | 0.2     |
| Augmentation du fonds de roulement.....  | 23.6*            | 4.3*    |
|  | \$ 144.4         | \$ 89.4 |
| *Fonds de roulement (déficit)—   |                  |         |
| au début de l'exercice.....  | \$ (0.8)         | \$ 22.8 |
| à la fin de l'exercice.....  | 22.8             | 27.1    |
| Augmentation de l'exercice.....  | \$ 23.6          | \$ 4.3  |











HOUSE OF COMMONS

Issue No. 19

Thursday, November 15, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 19

Le jeudi 15 novembre 1973

Président: M. Jack Horner

Government  
Publication

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

### RESPECTING:

Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada

### CONCERNANT:

Bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada

### APPEARING:

The Honourable John N. Turner,  
Minister of Finance

### COMPARAÎT:

L'honorable John N. Turner,  
Ministre des Finances

### WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

### TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Blenkarn  
Campbell  
Comtois  
Ellis

Gleave  
Godin  
Guay  
(*Saint-Boniface*)  
Haliburton

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Loiselle  
MacKay  
Masniuk  
Mazankowski  
Poulin

Rose  
Thomas (*Moncton*)  
Turner  
(*London East*)  
Whicher—(19).

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Thursday, November 15, 1973:

Messrs. MacKay and Thomas (*Moncton*) replaced  
Messrs. Kuntz and Neil (*Moose Jaw*);  
Mr. Gleave replaced Mr. Peters;  
Mr. Masniuk replaced Mr. McKenzie;  
Messrs. Poulin and Whicher replaced Messrs.  
Gendron and Stewart (*Cochrane*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 15 novembre 1973:

MM. MacKay et Thomas (*Moncton*) remplacent  
MM. Kuntz et Neil (*Moose Jaw*);  
M. Gleave remplace M. Peters;  
M. Masniuk remplace M. McKenzie;  
MM. Poulin et Whicher remplacent MM. Gendron  
et Stewart (*Cochrane*).



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 15, 1973

(25)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:37 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Blenkarn, Campbell, Comtois, Ellis, Gleave, Guay (*St. Boniface*), Haliburton, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, MacKay, Masniuk, Mazankowski, McRae, Poulin, Rose, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*) and Whicher.

*Other Members present:* Messrs. Kuntz, Peters, Schellenberger and Schumacher.

*Appearing:* The Honourable John N. Turner, Minister of Finance.

The Committee resumed consideration of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

On Clause 2—

Mr. Thomas (*Moncton*) moved,—That the Hon. John N. Turner, Minister of Finance, appearing before this Committee on the 8th November 1973 in the proceedings on the Bill C-164, shortly titled the “Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973”, stated to this Committee, as by reference to pages 18.18 and 18.19 of this Committee's Minutes of Proceedings and Evidence for that date will appear, that

(a) “My predecessor, obviously when he introduced the 1971 bill, decided to change the auditors from Touche, Ross and Co. to Peat, Marwick, Mitchell and Co. (Toronto). I had no quarrel with that because I had no responsibility for the appointment of the auditors. I was not Minister of Finance.”; and

(b) “My predecessor must have decided that one firm had held the audit for a considerable length of time and that it would probably be in the interests of the people of Canada and the C.N.R. if a fresh firm of auditors were appointed. He suggested and proposed in the 1971 bill for the 1972 year that a new firm be appointed.”,

contrary to the official *Journals* of the House of Commons which record that on the 21st February 1972, the Hon. John N. Turner (Minister of Finance) moved for leave to introduce Bill C-4 and, on the 6th March 1972, moved second reading and reference of Bill C-4 to this Committee, bill C-4 being the Bill to which the Minister referred as the bill in which the change of auditors was proposed,

Wherefore this Committee resolves that the Hon. John N. Turner (Minister of Finance) has attempted to mislead this Committee, has falsely attributed the fault for his actions upon a former member of this House and fellow member of the Privy Council and therefore no longer has the confidence of this Committee and this Committee orders that this resolution be forthwith reported to the House.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 15 NOVEMBRE 1973

(25)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 37, sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Blenkarn, Campbell, Comtois, Ellis, Gleave, Guay (*Saint-Boniface*), Haliburton, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, MacKay, Masniuk, Mazankowski, McRae, Poulin, Rose, Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*) et Whicher.

*Autres députés présents:* MM. Kuntz, Peters, Schellenberger et Schumacher.

*Comparait:* L'honorable John N. Turner, ministre des Finances.

Le Comité reprend l'étude du bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada, Financement et garantie).

Article 2—

M. Thomas (*Moncton*) propose,—Vu que l'honorable John N. Turner, ministre des Finances, qui a comparu devant le Comité le 8 novembre 1973 a déclaré au cours des délibérations sur le bill C-164, cité sous le titre abrégé de «Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)», et comme le rapporte, aux pages 18.18 et 18.19 le procès-verbal du Comité qui s'est réuni à cette date, que

a) «De toute évidence, quand mon prédécesseur a déposé le projet de loi de 1971, il avait décidé de changer la société de comptables agréés Touche, Ross and Co., pour la remplacer par celle de Peat, Marwick, Mitchell and Co. (Toronto). Je ne m'y suis pas opposé car je n'avais pas la responsabilité de nommer les vérificateurs-comptables. Je n'étais pas ministre des Finances.» et

b) «Mon prédécesseur a dû décider qu'une société de vérificateurs comptables avait occupé ce poste assez longtemps et que ce serait probablement dans l'intérêt des Canadiens et du CN que soit nommée une nouvelle société de vérificateurs comptables. Il a suggéré et proposé dans le bill de 1971, pour l'année 1972, que soit nommée une nouvelle société.»

et ce, contrairement à ce qui figure dans les *Journaux* officiels de la Chambre qui rapportent que le 21 février 1972, l'honorable John N. Turner (ministre des Finances) a présenté, avec la permission de la Chambre, le bill C-4 et, le 6 mars 1972, a proposé que le bill C-4 soit lu une 2<sup>e</sup> fois et déferé à notre Comité, le bill C-4 étant celui qui, selon la déclaration du ministre, prévoyait la nomination d'une nouvelle société de vérificateurs comptables.

Pour ces motifs, le Comité décide que l'honorable John N. Turner (ministre des Finances) a essayé d'induire le Comité en erreur, a faussement attribué la responsabilité de son geste à un ancien député de cette Chambre et son collègue au Conseil privé et, par conséquent, ne jouit plus de la confiance du Comité, lequel ordonne que cette résolution soit présentée à la Chambre.

And debate arising thereon;

By leave, Mr. Thomas (*Moncton*) withdrew his motion.

Mr. Gleave moved,—That, in view of repeated requests of the Biggar Railway Employees Association to appear before the Standing Committee on Transport and Communications, this Committee invite officials of the Biggar Railway Employees Association to appear before it as soon as it is convenient.

And debate arising thereon;

It was agreed unanimously that the motion of Mr. Gleave be allowed to stand and be referred to the Sub-committee on Agenda and Procedure.

The Minister answered questions.

At 6:02 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le débat s'engage.

Avec la permission du Comité, M. Thomas (*Moncton*) retire sa motion.

M. Gleave propose,—Qu'en raison des demandes répétées de la *Biggar Railway Employees Association* de comparaître devant le Comité permanent des transports et des communications, le Comité invite les représentants de cette association à comparaître devant lui dès que possible.

Le débat s'engage;

Il est convenu à l'unanimité que la motion de M. Gleave soit réservée et déferée au sous-comité du programme et de la procédure.

Le ministre répond aux questions.

A 18 h 2, le Comité ajourne ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Fernand Despatie

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, November 15, 1973

[Texte]

• 1537

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum. We have with us Mr. Turner and his assistants, Mr. Foster and Mr. Oestreicher.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, on a question of privilege.

**The Chairman:** Mr. Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, unfortunately I was not able to be present for the meetings last Thursday, but when I read the summary of the evidence I was very disturbed at certain misleading information contained therein that affected a good part of the testimony from then on. The evidence, as stated, is not according to fact. I feel that the privileges of myself and every member of this Committee have been abused.

I therefore move that the Hon. John N. Turner, Minister of Finance, appearing before this Committee on November 8, 1973, in the proceedings on Bill C-164, short-titled the Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973, stated to this Committee as by reference to pages 1818 and 1819 of this Committee's Minutes of Proceedings and Evidence for that date, will appear that (a):

My predecessor, obviously when he introduced the 1971 bill, decided to change the auditors from Touche, Ross and Co. to Peat, Marwick, Mitchell and Co. (Toronto). I had no quarrel with that because I had no responsibility for the appointment of the auditors. I was not Minister of Finance.

and (b):

My predecessor must have decided that one firm had held the audit for a considerable length of time and that it would probably be in the interests of the people of Canada and the CNR if a fresh firm of auditors were appointed. He suggested and proposed in the 1971 bill for the 1972 year that a new firm be appointed.

Contrary to the official Journals of the House of Commons which record that on February 21, 1972, the Hon. John N. Turner, Minister of Finance moved for leave to introduce Bill C-4. And on March 6, 1972, moved second reading and reference of Bill C-4 to this Committee, Bill C-4 being the bill to which the Minister referred as the bill in which the change of auditors was proposed. Therefore, this Committee resolves that the Honourable John N. Turner, Minister of Finance, has attempted to mislead this Committee and has falsely attributed the fault for his actions upon a former member of this House and fellow member of the Privy Council and, therefore, no longer has the confidence of this Committee, and this Committee orders that this resolution be forthwith reported to the House.

I have copies of this, Mr. Chairman. I would like to distribute them. Does that motion need a seconder?

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 15 novembre 1973

[Interprétation]

**Le président:** Messieurs, nous sommes en nombre suffisant. Nous avons parmi nous M. Turner et ses adjoints, MM. Foster et Oestreicher.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, j'aimerais poser une question de privilèges.

**Le président:** Monsieur Thomas.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, malheureusement, je n'ai pas été en mesure de participer aux réunions de jeudi dernier, mais quand j'ai lu le compte rendu des témoignages, certains renseignements trompeurs qui ont influencé une bonne partie des témoignages par la suite, m'ont beaucoup troublé. Les témoignages tels qu'on en a rendu compte ne sont pas conformes aux faits. J'estime qu'on a abusé des privilèges de chaque membre de ce Comité y compris moi-même.

Je propose donc que l'honorable John N. Turner, ministre des Finances, comparaisant devant ce Comité le 8 novembre 1973, au moment de l'étude du bill C-164 dont le titre abrégé est la Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (financement et garanties) a déclaré à ce Comité et je me réfère aux pages 1818 et 1819 des procès-verbaux des témoignages de ce Comité du 8 novembre où il est dit que a)

De toute évidence, quand mon prédécesseur a introduit le projet de loi de 1971, il avait décidé de changer le cabinet de vérificateurs Touche, Ross and Co. pour le remplacer par Mitchell and Co. (Toronto). Je ne me suis pas opposé car je n'avais pas la responsabilité de nommer les vérificateurs. Je n'étais pas ministre des Finances.

et b)

Mon prédécesseur a dû décider qu'un cabinet de vérificateurs avait occupé ce poste pendant une période assez longue et que ce serait probablement dans l'intérêt de la population du Canada et du CN que soit nommé un nouveau cabinet de vérificateurs. Il a suggéré et proposé dans le bill de 1971 pour l'année 1972 que soit nommé un nouveau cabinet.

Contrairement aux journaux officiels de la Chambre des communes qui précisent que le 21 février 1972 l'honorable John N. Turner ministre des Finances a demandé la permission de présenter le bill C-4. Et le 6 mars 1972, il a proposé la deuxième lecture et le renvoi du Bill C-4 à ce Comité, ce projet de loi étant celui dont le ministre a parlé comme proposant le changement de vérificateurs. Par conséquent, ce Comité décide que l'honorable John N. Turner, ministre des Finances, a tenté d'induire ce Comité en erreur et a fausement attribué la culpabilité de ses actions à un ancien député de la Chambre et ancien membre du Conseil privé et n'a donc plus la confiance de ce Comité, et ordonne que cette résolution soit aussitôt renvoyée à la Chambre.

J'ai des exemplaires de cette résolution, monsieur le président, et j'aimerais en faire la distribution. La motion doit-elle être appuyée?

[Text]

• 1540

**The Chairman:** No, it does not need a seconder. Perhaps the Minister should be given a chance to reply to the motion. Do you want to see it?

**Hon. John N. Turner (Minister of Finance):** No. I would have thought that I might have been given some notice of this, Mr. Chairman. I had no intent to mislead this Committee whatsoever. The hon. gentleman is correct. The bill was introduced under my name on February 21. I had been appointed Minister of Finance on January 29, but prior to my appointment to the Cabinet, this bill had been signed and approved by the Cabinet under the authority of my predecessor, and was a Cabinet document ready to be introduced. I introduced it because I had succeeded to the portfolio.

The bill had been authorized by the government under the authority of my predecessor, signed by the Prime Minister for introduction into the House, and was introduced into the House at an early opportunity after the House re-assembled.

Mr. Thomas is technically correct, but the substance of what I told the Committee, namely that my predecessor had decided to change to auditors, is correct. The Cabinet accepted that when he was Minister of Finance. Cabinet approved the bill. The Prime Minister had signed the bill. I inherited it when I became Minister of Finance.

**The Chairman:** Mr. MacKay.

**Mr. MacKay:** Like Mr. Thomas, Mr. Chairman, I was not sure either, and when I read the Minutes I was very interested in what had gone on. I went back over it and did a bit of research.

I have every sympathy with the Minister, but it seems to me that while his formal appointment was not until January—I have an article here, for example, dated December 2, 1972, by Victor MacKay where this whole issue of auditor switches was brought up. Surely, Mr. Chairman, the Minister must have had a lot of input into this. While naturally I accept his explanation—I think we all do—still it seems rather strange that he should at this time, at least of getting to the evidence, try to slough off all the previous inputs in this matter, this rather bizarre situation of the switch of auditors, which is unprecedented up to this point, on his predecessor.

**The Chairman:** The interesting remark, Mr. MacKay, that you make with regard to the Chair's position—we have a motion before the Committee. You accept the Minister's explanation. Those were the words you used.

**Mr. MacKay:** Well, I accept it as far as it goes.

**The Chairman:** And you implied that you all did. Now, I would like to hear Mr. Thomas before I put the question on the motion, or before I hear more debate in that regard.

**Mr. Thomas (Moncton):** I wanted to give other people an opportunity to speak on the motion, Mr. Chairman. But if you prefer that I go ahead, I will.

[Interpretation]

**Le président:** Non, il n'est pas besoin d'un deuxième parrain. Il faudrait peut-être donner la chance au ministre de répondre à la motion. Aimerez-vous la voir?

**L'hon. John N. Turner (ministre des Finances):** Non. Je suis quand même d'avis qu'on aurait dû m'avertir de cette motion, monsieur le président. Je n'ai jamais eu l'intention d'induire le Comité en erreur. Mais l'honorable député a raison. Ce projet de loi a été déposé en mon nom le 21 février. J'avais été nommé ministre des Finances le 29 janvier, mais avant ma nomination au cabinet, ce projet de loi avait été signé et approuvé par le cabinet sous l'autorité de mon prédécesseur, et c'était un document du cabinet qu'on pouvait désormais présenter. Je l'ai donc présenté parce que j'avais assumé le portefeuille.

Le projet de loi a été autorisé par le gouvernement sur l'autorisation de mon prédécesseur, signé par le premier ministre qui en a permis la présentation à la Chambre, et il a été présenté à la Chambre à la première occasion après la reprise de la session.

M. Thomas a théoriquement raison, mais pour l'essentiel, ce que j'ai dit au Comité, notamment que mon prédécesseur avait décidé de changer les vérificateurs, est juste. Le Cabinet avait accepté ce changement quand mon prédécesseur était ministre des Finances. Le Cabinet avait approuvé le projet de loi. Le premier ministre l'avait signé. J'en ai hérité quand je suis devenu ministre des Finances.

**Le président:** Monsieur MacKay.

**M. MacKay:** A l'instar de M. Thomas, monsieur le président, je manquais de certitude, et quand j'ai lu les procès-verbaux et témoignages, j'étais fort intéressé par ce qui se passait. Je les ai relus et ai fait quelques recherches.

Je sympathise beaucoup avec le ministre, mais bien que sa nomination officielle n'ait pas été confirmée avant janvier—j'ai un article ici, à titre d'exemple, en date du 2 décembre 1972, signé par Victor MacKay, où cette question de changement de vérificateurs a été soulevée. Assurément, monsieur le président, le ministre a dû fournir un apport considérable dans cette affaire. J'accepte naturellement son explication, et je pense que nous l'acceptons tous, mais il semble pour le moins étrange qu'au moment où nous essayons d'obtenir son témoignage, il ait essayé de rejeter la responsabilité de tous les anciens apports dans cette affaire, dans cette situation plutôt bizarre du changement de vérificateurs, sans précédent jusqu'ici, sur son prédécesseur.

**Le président:** Vous avez fait une intervention fort intéressante, monsieur MacKay, concernant la position de la présidence, mais le Comité est saisi d'une motion. Vous acceptez l'explication du ministre. Ce sont là vos propres mots.

**M. MacKay:** Oui, j'accepte cette explication pour ce qui est de cela.

**Le président:** Et vous avez laissé entendre que vous l'acceptiez tous. J'aimerais entendre M. Thomas avant que je mette la motion aux voix ou avant d'écouter des discussions plus élaborées à cet égard.

**M. Thomas (Moncton):** Je voulais donner l'occasion aux autres de se prononcer sur la motion, monsieur le président. Mais si vous le préférez, j'irai de l'avant.



## [Texte]

The reason I am making this motion is because I am not concerned about the technicalities to which the Minister refers. But I am concerned about the fact that the members in Committee last Thursday, in trying to find out why there had been a change in auditors, and who made the decision, were continually sloughed off by the Minister saying he had nothing to do with it. This was done by his predecessor.

I cannot quite accept that. It seems to me that if a Minister of the Crown brings in the bill in his name, surely he must have to accept the responsibility for the contents of that bill. I think it is up to the satisfactory explanation of why this change in auditors was made than what he gave last Thursday.

It you read the evidence, continually he says, well, sure the change was made, but it was done by my predecessor, and I knew nothing about it. But when I did find out about it, I immediately took steps to correct the situation, which I thought was not a good one.

• 1545

I feel, therefore, that I cannot accept the Minister's defence that because the bill has been approved by Cabinet he is absolved of all responsibility for bringing in the bill two months later and not correcting bad features in the bill. This is entirely my point.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** If I may speak to that through the courtesy of the Committee, Mr. Chairman. Of course I accept the responsibility for the bill. That is why I am replying to it. However, as to who changed the auditors, I said that those auditors were changed at the instance of my predecessor. Now that was the substance of the information I gave to the Committee. I was technically wrong and I apologize for that in saying that the bill was brought in under the authorization of my predecessor. It was brought in under my authorization, but the auditors had been changed and the bill had been signed by the Prime Minister prior to my assuming the authority that I now hold.

The explanation I gave as to why the auditors were changed is quite clear. They had held that audit for about 40 years without interruption and the government felt that an audit of this type ought to be rotated and I outlined the policy quotation that I would adopt as long as I had any responsibility for this job. That is the explanation. There is no misleading there.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** For purposes of clarification, perhaps we can get down to some of the questions that have been raised by Mr. Thomas. I think Mr. Minister through you, Mr. Chairman, the whole question that we are trying to get at is the manner in which the auditors were appointed. During the original switch of auditors from the firm of Touche, Ross and Company to Peat, Marwick Mitchel and Company, was this carried out through joint discussion and negotiation between the two firms and of course the Minister responsible, or ...

## [Interprétation]

Si je présente cette motion, ce n'est pas que je m'inquiète des détails dont parle le ministre. Je m'inquiète plutôt du fait que les membres de ce Comité jeudi dernier ont essayé de trouver la cause du changement de vérificateurs, ainsi que l'auteur de cette décision et qu'ils ont été sans cesse rebutés par le ministre, qui affirmait n'avoir rien à faire à cela. Tout incombait à son prédécesseur.

Je ne peux pas accepter cette explication. Si, me semble-t-il, un ministre de la Couronne présente un bill en son nom, il doit assurément accepter la responsabilité de la teneur de ce projet de loi. Je pense qu'il incombe au ministre de donner, concernant le changement de vérificateurs, une explication beaucoup plus satisfaisante que celle qu'il a donnée jeudi dernier.

Si vous lisez le témoignage, il ne cesse de répéter qu'assurément le changement a été effectué, mais que son prédécesseur en est l'auteur et qu'il n'en savait rien. Bien sûr, une fois qu'il s'en est rendu compte, il a immédiatement pris des mesures pour remédier à la situation qui, d'après lui, n'avait rien de bon.

En conséquence, j'estime que je ne puis pas accepter la défense du ministre selon laquelle le bill ayant été approuvé par le Cabinet, il est absous de toute responsabilité d'avoir présenté le projet de loi deux mois plus tard, de n'avoir pas remédié aux défauts saillants du projet de loi. Voilà toute la teneur de mon argument.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Permettez-moi de me prononcer là-dessus, grâce à la courtoisie du Comité, monsieur le président. Bien sûr j'accepte la responsabilité de ce projet de loi. Voilà pourquoi je répons aux questions. Toutefois, pour ce qui est des auteurs du changement des vérificateurs, j'ai dit que ces derniers avaient été changés sur l'instance de mon prédécesseur. Voilà donc en substance les informations que j'ai données au Comité. Théoriquement, j'étais dans l'erreur, et je m'en suis excusé en disant que ce bill avait été présenté sous l'autorisation de mon prédécesseur. Ce projet de loi a été présenté sous mon autorisation, mais les vérificateurs ont été changés, et le projet de loi a été signé par le premier ministre avant que j'assume le poste que j'occupe maintenant.

L'explication que j'ai donnée précisant la raison pour laquelle on a changé de vérificateurs est très claire. Ils avaient occupé ce poste pendant près de 40 ans sans interruption, et le gouvernement a estimé qu'une vérification de ce genre devait faire l'objet d'une rotation, et j'ai exposé la politique que je devais adopter aussi longtemps que j'avais la responsabilité de ce poste. Voilà mon explication. Je n'induis personne en erreur.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Pour établir des précisions, nous aurions peut-être avantage à examiner à nouveau certaines questions qui ont été soulevées par M. Thomas. Je pense, monsieur le ministre, par le biais du président, que l'ensemble de la question que nous essayons de saisir est la façon dont les vérificateurs ont été nommés. Le remplacement initial des vérificateurs de la société *Touche, Ross et Cie*, par ceux de la société *Peat, Marwick, Mitchell et Cie*, a-t-il été effectué par suite des négociations et de discussions conjointes entre les deux sociétés et, bien sûr, le ministre responsable ...

[Text]

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. Rose.

**Mr. Rose:** I would like to know or find out from either you or get a ruling from you or the Clerk whether or not you are allowed to cross-examine a Minister on a question of privilege.

**The Chairman:** I was going to interrupt Mr. Mazankowski on that very point. He can speak to the motion. The difficult position that the Chair finds itself in on this particular case is we have a motion, technically it is, I think, a question of privilege because of the words used. The Minister has apologized and explained his error. I would like the Committee to either speak to the motion or accept the Minister's apology and then maybe Mr. Thomas could possibly withdraw the motion. That would be the Chair's wishes in this regard.

**Mr. Rose:** But in the meantime members are entitled to speak on the question of privilege if they get your eye—speak but not cross-examine.

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Rose:** All right. Thank you.

**The Chairman:** I did not know when Mr. Mazankowski began whether he was going to speak or ask a question, Mr. Rose.

**Mr. Poulin:** On the question of the point of order.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Poulin.

**Mr. Poulin:** I liked your suggestion I have just heard that the Minister having given a preliminary explanation, possibly it is now fitting that the motion be withdrawn and I wonder if you have any response to that.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Poulin:** I think the Minister has indicated he would be happy to reply and he has replied to earlier questions and I do not think he should be prohibited in replying in any way that he sees fit to questions asked of him on this matter. Mr. Rose has indicated that he should not be cross-examined.

**The Chairman:** Excuse me for interrupting, Mr. Poulin, but the difficult position the Chair finds itself in is that we have a motion raised on a question of privilege which is, as I said, technically correct. The Minister has apologized and explained that he was in error in using the term and not explaining just why he felt that his predecessor was responsible for the actual change of the appointment—although the bill did go in under his name—and if the Chair allows questioning then we will never deal with this motion. That might be advisable too. But I still think the Chair has the motion before it and with the explanation given by the Minister I would like to think that maybe we could get on with questioning the Minister if the motion is dealt with. I would like to think the Committee would be in favour of withdrawing the motion.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think if that is the case then perhaps I might be permitted to speak to the motion.

[Interpretation]

**M. Rose:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Monsieur Rose.

**M. Rose:** J'aimerais savoir, ou apprendre, par une décision de votre part ou de la part du greffier, si oui ou non on a le droit de contre-interroger un ministre sur une question de privilège.

**Le président:** J'allais interrompre M. Mazankowski sur ce point précis. Il peut parler sur la motion. Le président se trouve placé dans une position fort difficile dans ce cas-ci, parce que nous avons une motion qui, théoriquement, se rattache à la question de privilège en raison du libellé. Le ministre s'est excusé et a indiqué son erreur. J'aimerais que le Comité commente la motion ou accepte les excuses du ministre, après quoi M. Thomas pourrait peut-être retirer sa motion. Ce serait certainement le vœu du président.

**M. Rose:** Mais entre temps, les membres ont droit de parler sur la question de privilège et, s'ils peuvent attirer votre attention—parler, mais nonon pas contre-interroger.

**Le président:** C'est juste.

**M. Rose:** Bon, je vous remercie.

**Le président:** Quand M. Mazankowski a commencé, je ne savais pas s'il allait parler sur la motion ou poser une question, monsieur Rose.

**M Poulin:** Sur le rappel au Règlement.

**Le président:** Allez-y, monsieur Poulin.

**M. Poulin:** J'apprécie la contre-proposition que je viens d'entendre, selon laquelle le ministre ayant donné une explication préliminaire, il serait peut-être opportun que la motion soit retirée, et je me demande si je pourrais obtenir des réactions à cet égard.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Poulin:** Le ministre a indiqué qu'il serait heureux de répondre aux questions, ainsi qu'il l'a fait plus tôt. Je ne vois pas qu'on puisse l'empêcher de répondre en aucune façon, s'il le juge à propos, aux questions qu'on lui posera à cet égard. M. Rose a indiqué qu'il ne devrait pas être contre-interrogé.

**Le président:** Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Poulin, mais la pénible position dans laquelle se trouve la présidence est attribuable au fait que nous avons une motion portant sur une question de privilège qui, comme je l'ai dit, est théoriquement juste. Le ministre s'est excusé et a expliqué qu'il avait eu tort de s'exprimer ainsi et de n'avoir pas expliqué pourquoi il estimait que son prédécesseur était responsable pour le changement de nomination, bien que le bill ait été présenté en son nom, et si le président permet de poser des questions, nous n'examinerons jamais cette motion. Ce serait peut-être à conseiller également. Mais j'estime néanmoins que le président est saisi d'une motion, et après l'explication donnée par le ministre, j'imagine que l'on pourrait procéder à l'interrogatoire du ministre, une fois réglé le cas de la motion. J'aimerais penser que le Comité est en faveur de retirer la motion.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, dans ce cas, je pense que je devrais avoir la permission de commenter la motion.



[Texte]

**The Chairman:** Fine.

• 1550

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, I would like to intrude in defence of Mr. Mazankowski's rights to ask any question of the Minister he wants. I know this Minister well enough to know that he has nothing to hide and that he would be happy to answer any questions.

**Mr. Mazankowski:** Well, if it pleases Mr. Rose that I not ask questions, well, that is final.

**Mr. Rose:** On a point of order, Mr. Chairman. I think Mr. Mazankowski is entitled to ask questions of the Minister on this subject during the regular course of cross-examination but not to use what I consider a phony issue of a question of privilege to get at the Minister for cross-examination. I will not sit still for that.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski's name can be on the list here, pretty quickly.

**Mr. Rose:** Certainly.

**Mr. Mazankowski:** I am not worried about that.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, on the motion.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the subject matter which we are dealing with arises out of the statements which were made by the Minister in which he pointed out that the reason that he deviated from the intended policy of switching auditors on a five- or six-year basis in this particular bill was because of the fact that there had been some public question, some public discussions, with respect to the appointments that were made, theoretically, I take it, by the former Minister of Finance. That has been indicated, too, on page 1818 and again on page 1824. I agree that it is imperative that the public interest be upheld and that full confidence be placed in the auditing firm that will be carrying out the audit of these two major Crown corporations, but there are questions that have arisen throughout the course of this period of time.

For example, I think that if the Minister had wished to comply fully with public disclosure of the manner in which the auditing firms were switched around, that perhaps this information could have been tabled in Parliament on the basis of a question which I put on the Order Paper, Motion No. 77, which read:

That an Order of the House do issue for a copy of all correspondence, telegrams and other documents between the Minister of Finance and/or other responsible Ministers, and the auditing firms of Touche, Ross and Co., Peat, Marwick and Mitchell, in connection with the auditing services for Air Canada and Canadian National Railways.

This was denied on the basis that this was classified as confidential information. I disagreed with that ruling, Mr. Chairman, and asked that the matter be turned over for subsequent debate. Now I think that if the Minister had wanted to clear the air, this would have been an excellent opportunity to do it by tabling these documents with Parliament.

[Interprétation]

**Le président:** Très bien.

**M. Poulin:** Monsieur le président, j'aimerais intervenir pour me faire le défenseur du droit de M. Mazankowski à poser toutes les questions qu'il veut au ministre. Je connais suffisamment le ministre pour savoir qu'il n'a rien à cacher et qu'il serait heureux de répondre à toutes les questions.

**M. Mazankowski:** Ma foi, si M. Rose préfère que je ne pose pas de questions, eh bien, c'est final.

**M. Rose:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. A mon avis, M. Mazankowski a droit de questionner le ministre à cet égard pendant le cours régulier du contre-interrogatoire, mais il n'a pas le droit de se servir de ce que je considère une fausse question de privilège pour contre-interroger le ministre. Je ne resterai pas coi à cet égard.

**Le président:** Le nom de M. Mazankowski peut figurer rapidement sur la liste.

**M. Rose:** Assurément.

**M. Mazankowski:** Je ne m'en inquiète pas.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, allez-y sur la motion.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, le sujet dont il est question découle des déclarations faites par le ministre dans lesquelles il signale qu'il s'est éloigné de la politique proposée de changer de vérificateurs à tous les cinq ou six ans dans ce bill particulier parce qu'il y a eu quelques doutes dans l'esprit du public et certaines discussions publiques en ce qui concerne les nominations qui, en théorie, ont été faites par le ministre des Finances précédent. Cela a été indiqué également à la page 1818 et encore à la page 1824. Je conviens qu'il est impérieux de protéger l'intérêt public, d'accorder une confiance absolue au bureau de vérificateurs chargés de la vérification de deux grandes sociétés d'État, mais certaines questions ont été soulevées dans l'intervalle.

Ainsi, je pense que si le ministre avait voulu consentir pleinement à divulguer publiquement la façon dont le changement de vérificateurs a eu lieu, il se peut que ce renseignement aurait pu être déposé au Parlement en réponse à la question que j'ai posée et qui figure dans le *Feuilleton*, à la demande de documents n° 77 et qui se lit ainsi:

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production de copie de la correspondance, des télégrammes et des autres documents échangés entre le ministre des Finances et/ou tout autre ministre en cause et les vérificateurs-comptables Touche, Ross et Cie et Peat, Marwick and Mitchell, au sujet des services de vérification-comptable dispensés à Air Canada et au Canadien National.

Ce qui a été refusé en fonction du fait que ces renseignements avaient été classés confidentiels. J'ai contesté cette décision, monsieur le président, et j'ai demandé que cette question soit renvoyée à un débat ultérieur. Pour l'instant, je pense que si le ministre avait voulu éclaircir la situation, c'était là une excellente occasion de le faire en déposant ces documents au Parlement.

[Text]

The *Financial Times* of March 10, 1973 indicate that Touche, Ross and Co. reportedly heard about their removal when they were telephoned by Peat, Marwick and Mitchell to make arrangements for the transfer, which would indicate, if this story is true, that no consultation or discussion had taken place at that time.

Another point that has also been referred to in the same issue of the *Financial Times* of March 10, 1973, and I quote:

One of the reasons that the whole matter of the appointment of auditors had blown up was the fact that it was suggested that the former Minister of Finance, Mr. Benson, was looking for some way to reward Peat, Marwick and Mitchell for the loan of their senior partner, Mr. Jim Brown, who worked with Benson throughout the income tax reform.

Perhaps, Mr. Chairman, before we vote on this particular motion, those questions should be clarified, and either denied as categorically false or be explained by the Minister. I think that this would, in effect, clear a great deal of the suspicion and uncertainty that presently prevails.

I must say, with all due respect to the Minister, and I know that he has indicated his apologies about the technicality, that I really sincerely believe that, had the Minister seriously considered the upholding of the full disclosure of the events that took place in the changing of auditors, the tabling of the documents that I requested on January 19, under Motion No. 77, would certainly have been complied with.

The Chairman: Mr. Minister.

• 1555

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Mr. Chairman, I stand ready to answer all and any questions. The matter of privilege refers to just one incident which comes prior to the questions that Mr. Mazankowski wants to deal with on subsequent appointments and reappointments. It deals merely with the issue that I misled the committee on the technical style of whether I was responsible for the bill or not. I concede to the committee that Mr. Thomas is right. I apologize and say that I did not deliberately mislead the committee. I tried to explain to him that the substance of what I said is correct, namely, that I inherited the situation. The bill had been signed, given to the House Leader and was introduced in the normal course of events when the new session opened and I found myself Minister of Finance. That being the substance of the matter, Mr. Thomas is technically correct. I apologize for the technical inaccuracy but the substance of what I inherited remains the same. If Mr. Thomas sees fit to withdraw that motion, of course, I am a witness of this committee and I will be prepared to answer all the questions involving the auditors that may be put to me.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I do not want to be difficult on this. I accept the Minister's apology. Maybe it has not come through yet but the point I am making is that because of the misinformation given to the committee at that time, a good deal of the other evidence that was given was based on that. We are not too much interested in why Touche Ross & Co. were removed; I accept the Minister's position...

[Interpretation]

Le numéro du 10 mars 1973 du *Financial Times* indique que Touche, Ross et Cie auraient appris leur renvoi quand le bureau de vérificateurs Peat, Marwick et Mitchell leur a téléphoné pour faire les arrangements de transfert, ce qui indique, si l'histoire est vraie, qu'il n'y a eu ni consultation ni discussion à ce moment-là.

Un autre élément. Quand on a également parlé dans le même numéro du *Financial Times* du 10 mars 1973 et je cite:

Une des raisons pour laquelle toute la question de la nomination des vérificateurs-comptables a explosé est attribuable au fait que l'ancien ministre des Finances M. Benson aurait cherché une façon de récompenser Peat, Marwick et Mitchell pour le prêt d'un associé principal, M. Jim Brown, qui a travaillé avec M. Benson pendant toute la réforme fiscale.

On aurait peut-être intérêt, monsieur le président, avant de passer à la mise aux voix de cette motion, d'apporter des éclaircissements sur ces questions et de nier toutes ces affirmations comme étant catégoriquement fausses ou d'accepter l'explication du ministre. Je pense que cela éliminerait les lourds soupçons et les graves incertitudes qui pèsent à l'heure actuelle.

En toute déférence pour le ministre, et je sais qu'il s'est excusé pour son erreur de forme, je dois dire, et je le crois sincèrement, que si le ministre avait songé sérieusement à appuyer la divulgation complète des événements qui ont eu lieu lors du changement des vérificateurs, le dépôt des documents que j'ai demandés le 19 janvier aux termes de la motion n° 77 aurait certainement été fait.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Monsieur le président, je suis prêt à répondre à toutes les questions. Ma question de privilège ne porte que sur un incident antérieur aux problèmes de nomination et de renomination dont veut traiter M. Mazankowski. Elle porte simplement sur le fait que j'ai induit le Comité en erreur sur la question théorique de savoir si je suis responsable du bill ou pas. J'avoue que M. Thomas a raison. Je m'excuse et je précise que je n'ai pas volontairement induit le Comité en erreur. J'ai tenté de lui expliquer qu'en substance, ce que j'ai dit est exact, à savoir que j'ai hérité de la situation. Le bill a été signé, présenté au leader de la Chambre et déposé selon la procédure normale lors de l'ouverture de la nouvelle session, auquel moment je me suis retrouvé ministre des Finances. En substance, voilà l'affaire, et théoriquement, M. Thomas a raison. Je m'excuse de l'inexactitude de la forme, mais la substance de ce que j'ai dit reste valable. Si M. Thomas juge bon de retirer sa motion, je suis évidemment témoin de ce Comité et je suis disposé à répondre à toutes les questions que l'on voudra bien me poser sur les vérificateurs.

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, je ne tiens pas à faire des difficultés. J'accepte les excuses du ministre. On ne l'a peut-être pas encore compris, mais ce à quoi je veux en venir, c'est qu'en raison de l'inexactitude du renseignement donné au Comité à ce moment-là, une bonne partie des autres témoignages s'est trouvée fondée là-dessus. La raison pour laquelle la maison *Touche, Ross et Cie* a été déchuée ne nous intéresse pas trop; j'accepte la position du ministre...



[Texte]

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** As an interjection, if I might, they were not removed; their appointment expired.

**Mr. Thomas (Moncton):** I am sorry. I used the wrong word. I am not so much interested in that, because their term had expired, anyway, at the end of 1971.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** That is right.

**Mr. Thomas (Moncton):** But we are interested in, and the members were obviously trying to find out last Thursday, why the firm of Peat, Marwick, Mitchell & Co. were appointed. Because the Minister told the committee that he had no responsibility for it, therefore I say that he throttled them in that they could not get the proper information because the Minister kept saying, "Well, my predecessor made the decision." An example of the type of misinformation that permeated all the way through the Committee can be found on page 20. Mr. Peters was trying to find out why the change was made, and the Minister, obviously referring to the directors, said:

Parliament has not given us an auditor but they have indicated who the choice should be.

Parliament never indicated who the choice should be because this bill was not introduced until February and the auditors' term had expired two months previously. Parliament had never approved these auditors. I do not know who recommended Peat, Marwick, Mitchell & Co. This is what we are trying to find out. The Minister said his predecessor did, then he goes on to say that Parliament did.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I did not say that.

**Mr. Thomas (Moncton):** Well, in your evidence, Mr. Minister!

Parliament has not given us an auditor but they have indicated who the choice should be.

Parliament never indicated who the choice should be; it was contained in this bill. I am trying to get at the responsibility for this bill. The Minister said it is his predecessor; I say it is the present Minister. This is the whole point of my motion.

I am prepared to be co-operative. I believe the Minister is too. I am not just arguing a technicality, but if I drop this motion, then I think we have to open up all the evidence that was submitted last Thursday and get it corrected because there is obviously wrong information in there.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, on the same question of privilege, I would like to make the observation... Oh, I am sorry.

**The Chairman:** Mr. Rose, I would just like to speak to the question that confronts the Chairman. I will read part of the motion proposed by Mr. Thomas:

Wherefore this Committee resolves that the Hon. John N. Turner (Minister of Finance) has attempted to mislead this Committee, has falsely attributed the fault of his actions upon a former member...

Those are pretty strong words. If the motion carries, there is no use in the Minister remaining here and appearing before this committee because any words he utters will have lost their credibility with this committee. We will not be able to question him further regarding the more recent changes in the auditors. If the Committee wants to go after the matter suggested by Mr. Mazankowski then I would suggest that this motion be withdrawn. It, I suppose, can be presented at a later time, Mr. Thomas. If you find that

[Interprétation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Si vous permettez, elle n'a pas été déchuée, son contrat a pris fin.

**M. Thomas (Moncton):** Excusez-moi, je me suis mal exprimé. Cela ne m'intéresse pas parce que, de toute façon, son contrat expirait à la fin de 1971.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est exact.

**M. Thomas (Moncton):** Mais nous voulons savoir, comme le voulaient de toute évidence les députés jeudi dernier, pourquoi la société *Peat, Marwick, Mitchell & Cie* a été nommée. Le ministre ayant déclaré qu'il n'en était pas responsable, j'avance qu'il a essayé de les convaincre qu'ils ne pouvaient obtenir ces renseignements en répétant sans cesse que c'est son prédécesseur qui a pris la décision. On trouvera à la page 20 un exemple du genre de renseignement erroné que le Comité a toujours reçu. M. Peters cherchait à savoir la raison du changement, et le ministre faisant évidemment allusion au conseil d'administration, a déclaré:

Le Parlement ne nous a pas offert de vérificateur, mais il a indiqué son choix.

Le Parlement ne nous a jamais indiqué son choix, parce que le projet de loi n'a pas été présenté avant février et que le contrat des vérificateurs avait expiré deux mois auparavant. Le Parlement n'a jamais approuvé ces vérificateurs. Je ne sais pas qui a recommandé la firme de *Peat, Marwick, Mitchell et Cie*. C'est ce que nous cherchons à savoir. Le ministre dit que c'est son prédécesseur, puis il prétend que c'est le Parlement.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je n'ai pas dit cela.

**M. Thomas (Moncton):** On peut lire dans votre témoignage, monsieur le ministre:

Le Parlement ne nous a pas offert de vérificateur, mais il a indiqué son choix.

Le Parlement ne nous a jamais indiqué ce choix; il se trouvait dans le bill. Je recherche qui est responsable du projet de loi. Le ministre dit que c'est son prédécesseur; je prétends que c'est lui-même. Voilà l'objet de ma motion.

Je suis prêt à coopérer, le ministre aussi, j'en suis sûr. Je ne discute pas simplement d'un détail et si je laisse tomber ma motion, nous devrons étudier tous les témoignages donnés jeudi dernier et leur apporter une correction, parce qu'il est évident qu'ils contiennent des informations erronées.

**M. Rose:** Monsieur le président, sur cette même question de privilège, j'aimerais faire une observation... Oh, je suis désolé.

**Le président:** Monsieur Rose, j'aimerais parler du problème qui se pose à moi. Je vais lire une partie de la motion proposée par M. Thomas.

Par conséquent, ce Comité décide que l'honorable John N. Turner, (ministre des Finances) a tenté d'induire ce Comité en erreur, a de façon erronée fait porter le fardeau de ses actions sur un ex-député.

Ce sont des mots très forts. Si la motion est adoptée, il est inutile que le ministre reste ici à témoigner devant le Comité, parce que tout ce qu'il pourra dire n'aura plus la confiance du Comité. Nous ne pourrions plus lui poser des questions sur le récent remplacement des vérificateurs. Si le comité entend poursuivre la question suggérée par M. Mazankowski, je suggère que la motion soit abandonnée. J'imagine, monsieur Thomas, qu'on pourrait la présenter à un autre moment. Si à votre avis, le ministre tente cons-

**[Text]**

the Minister is continually attempting, in your mind, to mislead the Committee by giving false evidence, you can move the motion at a later time. But I would suggest at this time that it be withdrawn and we get into a question and answer session with the Minister with regard to the passage of this bill and the 16 clauses therein.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman.

• 1600

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Poulin, I would like to hear Mr. Thomas on my suggestion.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, I have tried to make my position. I am not trying to hinder discussion but I want to be sure that if I withdraw this motion you will not rule me or anyone else out of order if we go back and refer to this evidence that has previously been given.

**The Chairman:** The Chair has no method or way of ruling you out of order if you want to rehash some of the evidence given at the last Committee meeting. This has been done in committees around here for years and I am sure you are quite capable of doing it. The Chair is in no difficulty in that regard. I want you to trust the Chair, Mr. Thomas, that in no way will I attempt to mislead you or rule you out of order incorrectly, because I know Mr. Rose will keep me in line.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, I heard Mr. Thomas a minute ago say he accepted the Minister's apology and I heard the Minister say he would welcome any questions. In view of that, may I suggest through you, Mr. Chairman, that Mr. Thomas do withdraw. He can bring the motion on at any time in the future. But the proper thing, in view of his acceptance of the Minister's explanation, is that it be withdrawn, in view of this very extreme, harsh language. Then we can go on with the proper business of the Committee.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, I have always tried to be co-operative in this Committee. I will not withdraw the motion but I will defer it and if at the end of this session I feel the Minister still has not given us the...

**Mr. Turner (Ottawa Carleton):** I am not going to accept that.

**The Chairman:** This motion refers to a particular statement, Mr. Thomas. You can withdraw it and move it again if you find on another particular instance that the Minister has continued to mislead the House, if you find another time in which he does that. But the Chair is in the difficult position in deferring it. If this were just a general sweeping accusation... But it refers specifically to a particular statement, and in referring to that particular statement the Minister has given an explanation. If you do not accept the Minister's explanation, if the Committee does not accept the Minister's explanation, I see no way in which the Committee can accept any further statements the Minister makes. We might as well call another witness and you will not get a chance to examine the further appointments of auditors, if that is what you want.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, because I am anxious to get the information and I do not want to do anything to impede this hearing, I am prepared to withdraw. I will bow to your superior judgment. I am prepared to withdraw the motion. I accept the Minister's apology that it was a technicality and I hope we will get at the bottom of this thing during this...

**[Interpretation]**

tamment d'induire le comité en erreur en donnant de faux témoignages, vous pouvez présenter votre motion plus tard. Mais je vous propose de la retirer pour le moment, et que nous posions des questions au ministre sur l'adoption de ce bill et de ses 16 articles.

**M. Poulin:** Monsieur le président.

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Poulin, mais j'aimerais entendre la réponse de M. Thomas à ma proposition.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, j'ai tenté de faire valoir mes arguments. Je ne cherche pas à entraver la discussion, mais je veux être certain que si je retire ma motion, vous ne déclarerez pas ma demande ou celle d'un autre irrecevable si nous revenons sur les témoignages donnés précédemment.

**Le président:** Le président n'a aucun moyen de vous déclarer irrecevable si vous voulez revenir sur des témoignages donnés lors de la dernière séance du comité. Cela se fait depuis des années, et je suis certain que vous en êtes capable. Je n'y vois pas de problème. Soyez assuré, monsieur Thomas, que je ne tenterai pas de vous induire en erreur ou de déclarer votre demande irrecevable, parce que je sais que M. Rose s'en souviendra.

**M. Poulin:** Monsieur le président, M. Thomas vient de dire qu'il acceptait les excuses du ministre, et le ministre a déclaré qu'il répondrait à toutes les questions. Ceci dit, je propose à M. Thomas de retirer sa motion. Il pourra la représenter plus tard. Mais puisqu'il a accepté l'explication du ministre, il est normal qu'il la retire étant donné son libellé très dur. Nous pourrions ainsi poursuivre les activités propres du comité.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, j'ai toujours fait de mon mieux pour coopérer avec ce comité. Je ne vais pas retirer ma motion, mais la différer, et si à la fin de la session je juge que le ministre ne nous a pas encore donné...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je n'accepte pas cela.

**Le président:** Votre motion, monsieur Thomas, porte sur une déclaration précise. Vous pouvez la retirer et la représenter si vous jugez que dans un autre cas, le ministre a continué d'induire la Chambre en erreur, si cela se représente. Mais il m'est difficile de la différer. Si encore il s'agissait d'une accusation globale, mais elle porte sur une déclaration précise, à propos de laquelle le ministre nous a donné une explication. Si vous n'acceptez pas cette explication, si le comité ne l'accepte pas non plus, je ne vois pas comment il peut accepter toute nouvelle déclaration que le ministre pourra faire. Nous ferions aussi bien de convoquer un autre témoin et vous n'aurez plus d'occasion d'étudier les nouvelles nominations de vérificateur, si c'est ce que vous voulez.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, étant donné que je tiens à obtenir ce renseignement et que je ne veux obstruer les travaux du comité en aucune manière, je suis disposé à retirer ma motion. Je m'incline devant l'excellence de votre jugement. Je suis prêt à le faire. J'accepte les excuses du ministre, qu'il s'agissait d'une erreur technique, et j'espère que nous épuiserons le débat au cours de...



[Texte]

**An hon. Member:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I had Mr. Rose on a point of order first.

**Mr. Rose:** I assume that the question of privilege is now completed.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Rose:** I was on the list for the question of privilege...

**The Chairman:** I am interpreting this as withdrawn.

**Mr. Rose:** ... and I am pleased to see that Mr. Thomas has withdrawn and shown the compassion and intelligence that we all felt he had.

**The Chairman:** Mr. Gleave, on a point of order.

**Mr. Gleave:** Mr. Chairman, I have spoken to you about a motion I wish to put before the Committee with regard to the Biggar employees association in respect of their pension. They have made requests to appear before this Committee; they made a request in writing since last April. I would like to move in this Committee that in view of the repeated request of the Biggar Railway Employees Association to appear before the Standing Committee on Transportation and Communications, this Committee invite officials of the Biggar Railway Employees Association to appear before it as soon as it is convenient. I will be prepared to speak to it after the...

**The Chairman:** You are putting that in the form of a motion?

• 1605

**Mr. Gleave:** Yes, Mr. Chairman.

**The Chairman:** The Chair again is in some difficulty over this one. Maybe at the beginning of this meeting I should have announced that we have on the agenda—I thought I had on the agenda for November 20 the CNR, on November 22, the CNR, but I am informed that the CNR cannot make it November 20, so we are tentatively scheduling them for November 22, Air Canada for November 27, and the CNR has assured me that if we do not finish with them on November 22, they are prepared to sit all day, three meetings that day, that they would gladly come back after the following week; that would be the first week in December, I would imagine. Air Canada is November 27 and 29.

Having said that, I will deal with Mr. Gleave's suggestion. I might say the Chair received a wire from the Biggar association, wanting to know when they could appear. Looking over the bill, I have had some difficulty in relating it to CN pensions. It relates to branch lines, it relates to auditors, it relates to Air Canada, it relates to the purchasing of equipment. I would not rule the motion out of order, but I would appreciate some wisdom from the Committee with regard to its being in order.

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, at our last meeting I was of the opinion that you were going to bring down the Annual Report of the Canadian National Railways and Air Canada. Is that not the case?

**The Chairman:** I have attempted to get the Minister—and I see his Parliamentary Secretary here. Perhaps he could lend some wisdom in this regard. I have spoken to the Minister. Both Air Canada and the CN would like very much if the annual reports could be tabled and they could be dealt with at the same time as they are appearing before this Committee for the study of Bill C-164.

[Interprétation]

**Une voix:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** M. Rose désire déjà le faire.

**M. Rose:** J'imagine que la question de privilège est maintenant réglée.

**Le président:** Oui.

**M. Rose:** Je suis inscrit sur la liste à propos de la question de privilège...

**Le président:** La motion est donc retirée.

**M. Rose:** ... et je suis heureux de constater que M. Thomas a retiré sa motion et fait preuve de la clémence et de l'intelligence que nous lui supposons.

**Le président:** M. Gleave invoque le Règlement.

**M. Gleave:** Monsieur le président, je vous ai parlé de la motion que je souhaitais présenter au comité à propos de la pension de l'Association d'employés de Biggar. Ils ont demandé à comparaître devant ce comité; ils le font par écrit depuis avril dernier. Je propose donc au comité qu'étant donné la demande répétée de l'Association des employés du chemin de fer de Biggar de comparaître devant le Comité permanent des transports et des communications, ce comité invite les représentants de l'Association des employés de chemins de fer de Biggar de comparaître dès que cela sera possible. Je suis disposé à en discuter après...

**Le président:** Vous mettez cela sous forme de motion?

**M. Gleave:** Oui, monsieur le président.

**Le président:** Vous me posez des problèmes encore une fois. J'aurais peut-être dû annoncer au début de cette séance que nous devions avoir à l'ordre du jour du 20 novembre la comparution du Canadien National, mais on m'informe que ses représentants ne pourront être là le 20, et nous les avons prévus pour le 22 novembre, et Air Canada pour le 27. Le CN m'a assuré que si nous ne pouvons épuiser le sujet le 22 novembre, il est prêt à siéger toute la journée trois fois par jour, et qu'il se fera un plaisir de revenir la semaine suivante; ce serait donc, je pense, la première semaine de décembre. Air Canada comparait les 27 et 29 novembre.

Ceci dit, je vais parler de la suggestion de M. Gleave. J'ai reçu un câble de l'Association de Biggar, qui voulait savoir quand elle voulait comparaître. Si je retarde le bill, j'ai du mal à voir le rapport avec les pensions du CN. On y parle des voies secondaires, des vérificateurs, d'Air Canada, de l'achat d'équipement. Je ne déclare pas la motion irrecevable, mais j'aimerais que le Comité fasse preuve de prudence quant à sa recevabilité.

**M. McRae:** Monsieur le président, lors de la dernière séance, je pensais que nous allions recevoir les rapports annuels des chemins de fer nationaux et d'Air Canada. N'est-ce pas le cas?

**Le président:** J'ai essayé de prendre contact avec le ministre; je vois que son secrétaire parlementaire est là. Il pourrait peut-être nous renseigner là-dessus. J'en ai parlé au ministre. Air Canada et le CN souhaiteraient tous deux que leurs rapports annuels soient déposés pour qu'on puisse les étudier en même temps qu'ils comparaitront devant ce Comité pour l'étude du Bill C-164.

*[Text]*

The Minister has told me that he will think about that and give me an answer as soon as he can, whether or not he will refer those annual reports to the Committee. If he refers those annual reports to the Committee, then there is no question that CNR pensions could be discussed at length, but as yet I cannot confirm that the annual reports will be referred to this Committee. Mr. Gleave, then Mr. Guay.

**Mr. Gleave:** Mr. Chairman, the request came to you in April for this Biggar railways employees' association to appear before this Committee and discuss pensions, and you answered them on April 18 to the effect that the request had been brought to the attention of the Committee last evening, and as soon as the steering committee had set a date for the CNR to appear, you would advise, which is in line with your remarks just now.

My concern is that this has now carried on over a long period of time. They wrote to you again on October 23 and expressed again "our concern in appearing before your Committee is that it be arranged prior to the final award to be handed down within the next few weeks by Justice Emmett Hall" and so on.

Subsequently they sent a wire requesting to appear, and quite properly the question is raised whether under this particular bill before the Committee we are entitled to discuss pensions.

• 1610

I point out that this bill was before the House for second reading and reference to this Committee. During the course of discussion and debate in the House, there was extensive discussion, as this bill was going through, of the position of the employees of the railroad in respect to pensions. I refer particularly to a speech by Stanley Knowles, the member for Winnipeg North Centre, in which he devoted almost all of that speech to the matter of pensions. I quote the last paragraph in his speech on Friday, October 26, 1973. He said:

I close by pleading with the House to tell this government to instruct the Canadian National Railways—and it can talk to the CPR too; after all, that railway owes a great deal to this place—that the time has come, so far as railway workers already retired are concerned, for their pensions to be escalated by the actual increase in the cost of living; that it is time for recalculation of their basic pensions in line with an improved formula; and that it is time for widows of these workers to get a much better deal than the 50 per cent pension now provided.

I hope that our keeping this debate going a bit longer to press these points will have its effect and that the government will realize that members of all sides of the House want a fair deal for our retired railway workers, including those who worked for the Canadian National, the Canadian Pacific and all the rest of this country's railways.

I would point out, Mr. Chairman, that this statement was permitted by the Speaker in the House. Since this bill was referred to this Committee, surely a member of this committee does not have less latitude for discussion than was permitted by the Speaker in the House when this bill was going through the House. This is my point.

*[Interpretation]*

Le ministre m'a indiqué qu'il y songera et qu'il nous donnera une réponse aussi vite que possible, s'il représentera ou pas ses rapports annuels au Comité. S'il le fait, il ne fait pas de doute que la question des pensions du CN pourra être discutée à fond, mais je ne suis pas encore en mesure de confirmer que les rapports annuels seront soumis au Comité. M. Gleave a la parole, puis M. Guay.

**M. Gleave:** Monsieur le président, c'est en avril que l'Association des employés de chemins de fer de Biggar vous a demandé de comparaître devant ce Comité, pour discuter des pensions, et vous leur avez répondu le 18 avril que le Comité avait reçu leur demande la veille au soir, et que dès que le comité directeur aurait fixé une date pour la comparution du CN, vous aviseriez, ce qui correspond à ce que vous dites maintenant.

Ce qui m'ennuie, c'est que la demande a été faite il y a longtemps. Elle vous a écrit de nouveau le 23 octobre, indiquant qu'elle souhaitait organiser sa comparution devant le Comité avant la décision finale que doit prendre le juge Emmet Hall dans quelques semaines, et ainsi de suite.

Conséquemment, elle a envoyé un câble pour demander sa comparution, et la question se pose de savoir si, devant étudier ce bill précis, le Comité a le droit de discuter des pensions.

Je précise que ce bill est passé en deuxième lecture à la Chambre et a été soumis au Comité. Au cours de la discussion et du débat à la Chambre, on a longuement parlé, alors que le projet de loi était à l'étude, de la position des employés du Chemin de fer à l'égard des pensions. Je songe en particulier à un discours de M. Stanley Knowles, député de Winnipeg-Nord-Centre, qui portait presque uniquement sur la question des pensions. Je cite le dernier paragraphe de ce discours, prononcé le vendredi 26 octobre 1973.

Pour terminer, j'exhorte la Chambre de dire au gouvernement de demander aux chemins de fer nationaux du Canada—ainsi d'ailleurs qu'au Canadien pacifique qui, après tout, nous doit beaucoup—que le temps est venu d'augmenter les pensions des travailleurs des chemins de fer à la retraite en fonction du coût de la vie; qu'il est temps de recalculer leur pension de base à l'aide d'une formule mieux étudiée; et qu'il est temps que les veuves de ces travailleurs obtiennent plus que la pension de 50 p. 100 actuellement prévue.

J'espère que la poursuite de ce débat un peu plus avant à propos de ces questions portera ses fruits et que le gouvernement se rendra compte que les députés de tous les partis souhaitent que les cheminots à la retraite, y compris ceux qui ont travaillé pour le Canadien national, le Canadien pacifique et tous les autres chemins de fer du pays, obtiennent un règlement avantageux de leur situation.

Je préciserai, monsieur le président, que cette déclaration a été autorisée par l'Orateur de la Chambre. Puisque ce projet de loi a été soumis à notre Comité, les membres de celui-ci n'ont pas moins de latitude d'en discuter que l'Orateur n'en a donné à la Chambre lorsque le projet de loi y était à l'étude. Voilà ce que je prétends.



[Texte]

These railway workers have waited a long time for an opportunity to put their case before this Committee. I think it should be their right as an association to come before this Committee and state their circumstance as they see it. It does not necessarily mean any more than that, but they should have the opportunity to state their circumstance as they see it.

It is my understanding, Mr. Chairman, and as you know I am not a regular member of this Committee, that you made full attempts to get CNR financing before this Committee long before this. But it just did not happen for various reasons which, of course, there is not much point in me going into now. It has something to do maybe with the question of privilege that was raised earlier. However, these men have waited all this time since last April. They have had a request to appear and have their day and make their point before this Committee.

Mr. Chairman, I plead their cause at this time, and I ask the support of this Committee for the resolution I have placed before it.

**The Chairman:** Mr. Gleave, I am in complete accord with what you said with regard to CN pensions. But two questions come to mind, and I would like to point them out to you and the Committee. You suggested that the Chair has made full attempt. The Chairman is making full attempt. He has not finished.

I have still some hope that the Minister of Transport will refer the annual reports to the Committee. Then it would be much easier for the whole pension matter to be discussed.

The other problem I have, Mr. Gleave, with regard to your motion is this particular request that the Committee bring down the Biggar railway employees. I know that New York is big, and bigger is bigger. But I have railway employees in my constituency, and I am sure Mr. MacRae has and Mr. Charles Turner has, and there is a difficulty. I know Mr. Thomas has, too. So you can see the difficulty the Chair is in.

I would request, Mr. Gleave, that this motion be stood or deferred, or referred to the steering committee.

• 1615

**An hon. Member:** No way.

**The Chairman:** ... then it could be threshed out there perhaps with regard to how many organizations are going to come down, and whether or not the union people who must have some very knowledgeable pension men should be invited. I do not know. Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Chairman, contrary to what you have put at others, I think I could challenge most of the members of this committee because I have more railroad workers in my community than any.

**An hon. Member:** How many do you have?

**Mr. Guay (St. Boniface):** I think the Symington yard and Transcona shop are much larger than those in any other member's constituency. I would like to say to you, Mr. Chairman, on a personal basis, that I believe if we are going to hear the people from Biggar, and I have a lot of respect for them, I think we ought to hear all the railroad associations pertaining to this. They are also represented by a national organization, which I think is good. I am one, also on a personal basis, who would want parity pensions for the railroad workers with those of the public service

[Interprétation]

Cela fait longtemps que les travailleurs des chemins de fer attendent l'occasion de s'exprimer devant notre Comité. Leur Association devrait avoir le droit d'y comparaître et de s'y expliquer comme elle l'entend. Cela ne veut sans doute rien dire de plus, mais elle devrait avoir sa chance de s'exprimer comme elle l'entend.

Si j'ai bien compris, monsieur le président, et vous savez que je ne suis pas un membre permanent de ce Comité, vous avez tenté d'obtenir l'étude des finances du CN par ce Comité beaucoup avant cela. Mais cela ne s'est pas réalisé pour plusieurs raisons qu'il ne me servirait évidemment à rien de donner ici. Cela a sans doute à voir avec la question de privilège soulevée tout à l'heure. Quoi qu'il en soit, ces gens attendent depuis avril dernier. Ils ont demandé à comparaître, qu'on leur accorde une journée et qu'ils puissent s'exprimer devant le Comité.

Monsieur le président, je plaide maintenant leur cause et je demande au Comité de m'appuyer dans la résolution que je lui ai soumise.

**Le président:** Monsieur Gleave, je suis tout à fait d'accord avec ce que vous avez dit sur les pensions du CN. Mais deux questions se posent, que j'aimerais vous indiquer, ainsi qu'au Comité. Vous dites que j'ai essayé: j'essaie encore; je n'ai pas fini.

J'espère toujours que le ministre des Transports soumettra les rapports annuels au Comité. Il serait ainsi beaucoup plus facile de discuter de l'ensemble de la question des pensions.

L'autre problème que soulève votre motion, monsieur Gleave, est précisément la demande que le Comité convoque les employés de chemins de fer de Biggar. Je sais que New York est «big» et que Biggar est bigger. Mais j'ai les employés du chemin de fer dans ma circonscription, ainsi, j'en suis sûr que MM. McRae et Turner, et il y a des difficultés. Il en va de même pour M. Thomas. Vous voyez donc quel est mon problème.

Je vous demanderai donc, monsieur Gleave, de maintenir ou de différer votre motion, ou de la soumettre au Comité directeur.

**Une voix:** Rien à faire.

**Le président:** On pourrait alors préciser combien d'organisations doivent être convoquées et si les syndicalistes, qui doivent bien se connaître en matière de pensions, devraient être invités. Je ne sais pas. Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur le président, contrairement à ce que vous avez dit des autres, je pense pouvoir lancer un défi à la plupart des membres de ce Comité, car j'ai plus de cheminots dans ma circonscription que personne.

**Une voix:** Combien?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je pense que le chantier de Symington et l'atelier de Transcona sont beaucoup plus importants que ceux des circonscriptions des autres députés. Je tiens également à vous dire à titre personnel, monsieur le président, que si nous devons entendre les représentants de Biggar, pour lequel j'ai un grand respect, nous devrions également entendre toutes les associations de chemins de fer intéressées par la question. Elles sont également représentées par une organisation nationale qui, je pense, est bonne. Personnellement, j'aimerais également

[Text]

and Air Canada. I believe we have been waiting too long and I agree with the member from Biggar in this particular regard.

So I say this on a personal basis and I think the motion should read, if this committee is going to consider it—whether you want to bring it to the steering committee or not—that if we are going to hear any group of railroad workers pertaining to their pensions, we ought to hear them all. There is no reason why this committee should go on record to belittle any other community where there are railroad workers; we should keep them all on an equal basis and give them equal rights, in fact give them equal pensions with the civil service.

There is something else I would like to say, Mr. Chairman. There is nothing stopping the group from Biggar or any other group from presenting this committee with briefs, as many as they want. There is no law that can stop them from presenting briefs and yet I doubt if you have received any. I would be very pleased, if there are some, to get copies of them, sir, so I could peruse them.

Speaking now in my position as a member of this Committee, not on a personal basis, but as Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, the Minister of Transport will, I believe, give you an answer to your requests soon and I think it will be soon.

**The Chairman:** In reply to that, I hope "soon" is tomorrow or the very beginning of next week. Mr. Rose and then Mr. Blenkarn.

**Mr. Rose:** Like Mr. Guay, I have been impressed with the loquaciousness of the Chair today . . .

**Some hon. Members:** Hear, hear.

**Mr. Rose:** . . . but unlike Mr. Guay, I would like to point out in speaking to the motion—you asked for wisdom here a little while ago . . .

**The Chairman:** Yes, I did!

**Mr. Rose:** . . . and I do not know whether any of us can really qualify here, that is a pretty substantial request—I think it is important to note that the Biggar people, as opposed to their national counterparts, have requested a meeting. I do not think we have had a request from the others, at least not to my knowledge. I am not denying the fact that we should open the doors to them all, but I think what we have to do is to deal with the motion before us. If the committee sees fit to amend the motion to include a larger number of people and a larger number of representations, all well and good. However, I would like to point out to the committee that if we are held up from receiving a motion such as this until after we pass this bill—I believe the Minister of Finance told us last Thursday night, and I do not think he was attempting to mislead us when he told us this, that really we could not even have auditors on those financial reports until we passed this bill. Therefore, if we could not have auditors on the Annual Report, then how on earth are we going to receive the Annual Reports?

**The Chairman:** You are making it more difficult.

**Mr. Rose:** It puts this away off into the dim and distant future, Mr. Chairman, and I do not think there is any necessity for us to wait around. Before we pass this bill we are going to hear from Air Canada, CN and CP, and if we cannot deal with the very pressing matter of pensions before that time, then I cannot see our getting around to it at all this session, nor can I see—I am speaking to the motion . . .

[Interpretation]

que les pensions des travailleurs de chemins de fer soient apâtées avec celles de la Fonction publique et d'Air Canada. Nous avons attendu trop longtemps et, à cet égard, je suis d'accord avec le député de Biggar.

Cette opinion m'est personnelle, et je pense que la motion, que vous entendiez la soumettre au Comité directeur ou pas, devrait stipuler que si nous devons entendre les témoignages d'un groupe de cheminots sur les pensions, nous devons les entendre tous. Il n'y a pas de raison que ce Comité fasse moins de cas d'autres circonscriptions où vivent des cheminots; ils devraient avoir tous des chances égales et des droits égaux, en fait des pensions équivalentes à celles de la Fonction publique.

J'aimerais ajouter quelque chose, monsieur le président. Rien n'empêchera les représentants de Biggar ou de tout autre groupe de présenter autant de mémoires qu'ils le voudront à ce Comité. Aucune loi ne les empêche de présenter des mémoires et je doute pourtant que vous en ayez reçu aucun. J'aimerais, s'il en existe, en obtenir des exemplaires pour les parcourir.

En tant que membre de ce comité, et non pas personnellement, mais en tant que secrétaire parlementaire du ministère du Transport, le ministre des Transports va sans doute donner suite à votre demande, et j'espère que ce sera bientôt.

**Le président:** J'espère que «bientôt» veut dire demain ou au début de la semaine prochaine. M. Rose a la parole, suivi de M. Blenkarn.

**M. Rose:** Tout comme M. Guay, je suis impressionné par la loquacité de notre président.

**Des voix:** Bravo.

**M. Rose:** Mais à la différence de M. Guay, j'aimerais préciser à propos de la motion, vous nous avez demandé il y a un moment de faire preuve de prudence . . .

**Le président:** Oui, c'est vrai.

**M. Rose:** Je ne sais pas si quelqu'un d'entre nous est vraiment qualifié; il s'agit d'une demande d'importance. Il me semble important de noter que les représentants de Biggar, contrairement à leurs autres collègues, ont demandé à comparaître. Que je sache, nous n'avons pas eu d'autre demande. Je ne nie pas que nous devions ouvrir nos portes à tout le monde, mais il faut que nous étudions la motion qui nous est présentée. Si le Comité juge bon de l'amender pour qu'elle demande une représentation plus importante, c'est très bien. J'aimerais cependant indiquer au Comité que s'il nous est impossible de recevoir une telle motion après l'adoption du projet de loi—le ministre des Finances, je pense, nous l'a dit jeudi soir dernier, et j'imagine qu'il ne tentait pas de nous induire en erreur lorsqu'il l'a fait, nous ne devrions pas en fait convoquer de vérificateurs lors de ces rapports financiers avant que le Bill soit adopté. Par conséquent, si nous ne pouvons obtenir de vérificateur pour le rapport annuel, comment diable allons-nous recevoir ces rapports?

**Le président:** Vous compliquez les choses.

**M. Rose:** Cela rejette l'affaire dans un avenir éloigné, monsieur le président, et il ne me semble pas nécessaire d'attendre. Avant d'adopter le Bill, nous allons entendre les témoignages d'Air Canada, du CN et du CP, et si nous ne pouvons régler la question très urgente des pensions avant cela, je ne vois pas comment nous pourrions le faire avant la fin de la session. Je discute de la motion.



## [Texte]

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Rose:** ... that is why you are getting twitchy. When the other people were making ...

**The Chairman:** You have made your point. If you want to lose your case, keep on talking.

• 1620

**Mr. Rose:** I am speechless. I am suggesting to you, Mr. Chairman, that we cannot wait to hear these people until we have dealt with this legislation because unless we get some answers from some of the very pressing questions, it might be a long time before we get these auditors, a very, very long time, and I think we should consider that. One of the ways to get this thing passed in a hurry is to deal with the various questions put by the Committee.

**The Chairman:** Deal with the witness we have here.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, I did not hold this up for half an hour with questions of privilege but I am telling you that it is extremely important that we do this and we cannot wait around while this thing goes through the whole mill in all the various stages. It is impossible. The session will run out before then.

**The Chairman:** Mr. Rose, there is a certain merit to the point you are making. The other difficulty the Chair has is that if this motion were put and accepted by the Committee, I have reason to believe that the member from Moncton, the member from St. Boniface, Thunder Bay and others who have many railway workers in their riding would immediately file another motion before the Committee to hear their pension plans. I do not disagree with the purpose behind the motion but I suggested that the steering committee get together—if we are going to hear the pension plan—and pick maybe Mr. Gleave's. Naturally his would be picked I would think because they have been most anxious to appear but pick maybe one or two others and have them all here at the same time. Do not have the bigger group here on one day and another group the next day. We could stretch this on well past Christmas and I am not particularly eager to be here any longer than I have to be to tell the truth.

That is why I suggested if we could refer it to the steering committee, then we could iron out just how many representatives and where they are going to come from, whether be the officials of the union or as Mr. Gleave is suggesting, local pension committees which are deeply concerned about the pension problem. I agree with their purpose and their cause but this is why I suggested that it be referred to the steering committee. We could meet at supper time if you wanted to, Mr. Rose, on this very question.

Mr. Blenkarn is next and then Mr. Poulin.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Chairman, this bill deals with the Government of Canada funding the Canadian National and Air Canada with gobs of money and before we can do this we must analyse the reports of Air Canada and the CN whether they are before us or not and whether they are audited or not. We are going to have to hear witnesses from Air Canada and the Minister's office and the railways whether they like it or not.

## [Interprétation]

**Le président:** Oui.

**Mr. Rose:** C'est cela qui vous rend nerveux. Lorsque les autres ...

**Le président:** Vous avez présenté vos arguments. Si vous voulez en annuler la portée, continuez à parler.

**Mr. Rose:** Je demeure bouche bée. Je soutiens monsieur le président que nous ne pouvons pas attendre pour entendre ces gens d'avoir étudié cette loi car à moins d'avoir obtenu les réponses à certaines des questions très urgentes, il pourrait se passer un très grand laps de temps avant d'avoir ces vérificateurs. Je pense qu'il faudrait considérer cet aspect. Une des façons de faire adopter cette chose est une mesure législative en toute hâte afin de discuter des diverses questions posées par le comité.

**Le président:** Vos témoins présents.

**Mr. Rose:** Monsieur le président, je n'ai pas parlé pendant une demi-heure sur des questions de privilège mais je soutiens que c'est très important et que nous ne saurions attendre les lenteurs des formalités législatives. C'est impossible. La session se terminerait avant.

**Le président:** Monsieur Rose, votre argument a du mérite. La présidence se voit placée dans une autre difficulté car si cette motion devait être mise aux voix et adoptée par ce comité, j'ai raison de croire que le député de Moncton, celui de St-Boniface et de Thunder Bay et d'autres députés qui comptent de nombreux travailleurs ferroviaires dans leur circonscription, présenteraient immédiatement une autre motion au comité pour que ce dernier entende le régime de pension. Je ne m'en prends pas au but de la motion mais je propose que le comité directeur se réunisse—si nous devons tenir des audiences sur le régime de pension—et choisir peut-être la circonscription de M. Gleave. Naturellement, le choix se ferait parce que c'est vraiment sa circonscription qui a le plus hâte de comparaître et nous pourrions également choisir une ou deux autres circonscriptions dont les représentants viendraient ici en même temps. Il ne faudrait pas avoir de trop gros groupes. Un jour, pour en entendre un autre le lendemain. Car cela pourrait s'étendre bien après Noël et, en vérité, je ne tiens pas particulièrement à rester ici plus longtemps qu'il ne le faut.

Voilà pourquoi j'ai proposé que si nous pouvions renvoyer l'affaire au comité directeur, nous pourrions alors établir le nombre de représentants et la provenance de ces derniers qu'il s'agisse des représentants syndicaux ou comme l'a proposé M. Gleave, des comités locaux de pension, qui s'inquiètent vivement de ces problèmes de pension. Je suis d'accord avec leur but et leur cause et c'est pourquoi j'ai proposé que ce soit renvoyé au comité directeur. Nous pourrions nous réunir à l'heure du dîner si vous le voulez monsieur Rose pour discuter cette question précise.

Mr. Blenkarn est le prochain sur la liste et ensuite M. Poulin.

**M. Blenkarn:** Monsieur le président, ce projet de loi traite du financement du Canadien National et d'Air Canada par le gouvernement du Canada et jettent de fortes sommes d'argent et avant de faire cela, il nous faut analyser les rapports d'Air Canada et du CN qu'ils soient ici ou non pour que ces rapports aient été ou non vérifiés. Il nous faudra entendre les témoins d'Air Canada et du bureau du ministre et des chemins de fer, que cela leur plaise ou non.

[Text]

**An hon. Member:** Right. I agree.

**Mr. Blenkarn:** We are certainly not going to pass it and it does not matter to me or I am sure to other members of this Committee whether the Minister gets around to referring his statements or he does not because if he wants the bill to go through he is going to have to have the statements analysed.

Now part of the statement involves some \$1,454 billion in pension funds, and clearly, Mr. Chairman, the pension funds are there as an issue before this Committee and the government can expect us to approve this bill. Clearly that means that the steering committee had better analyse the question of pensions. I refer, Mr. Chairman, to page 48 of the statement analysing the pension fund.

**The Chairman:** I am not arguing with the annual statement. I am not arguing that at all, Mr. Blenkarn. I quite agree with you whether or not we get the reports before the Committee, the CNR and Air Canada have committed themselves to me that they will appear. They have also said they would like the annual reports before the Committee at the same time so they could be gone over and they would not have to repeat themselves a month or so later. I can understand that but you and I are not in disagreement, Mr. Blenkarn, at all. I just have a difficult motion to deal with and you really did not deal with it. Mr. Poulin, I hope you will.

**Mr. Blenkarn:** With respect, I did. With respect, I am saying the statements are before us whether the Minister likes it or not.

**The Chairman:** Mr. Poulin.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, I will try to be of some assistance in the difficult problem you are having now. I would agree with you that it seems to me that this would be properly a matter to be considered by the steering committee and then brought in at an appropriate time. Right now we are dealing with this bill to meet certain capital expenditures of the CNR and Air Canada. It seems that there will be another more appropriate time to deal with this matter, maybe later on in these hearings on this bill but certainly not at this time. I think we should get on with the business now and deal with it at the time the reports are here or at some time when there are wider terms of reference than this. And I think you would be wise to refer it, Mr. Chairman.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Chairman, could we get along to examining the Minister now?

• 1625

**The Chairman:** I agree. If Mr. Gleave is willing to table his motion or withdraw it and let the steering committee work on it.

**Mr. Gleave:** Mr. Chairman, it really would not be fair to withdraw it because these people have waited so long. I see that in the reply on April 18, a part of your own reply was, and I quote:

I brought your request to the attention of the Committee last evening and as soon as the steering committee has set a date for the CNR to appear, I will advise you accordingly so that your association's views regarding pensions may be heard, and this will be some time after May 8.

[Interpretation]

**Une voix:** C'est juste. Je suis d'accord.

**M. Blenkarn:** Nous n'adopterons certainement pas cette mesure législative peu m'importe à moi ou aux autres membres de ce comité j'en suis sûr, que le ministre se décide à référer ces étapes car s'il veut qu'on adopte ce projet de loi il nous faudra analyser ces états financiers.

Une partie de cet état financier met en cause quelque \$1,454 milliard affectés aux fonds de pension et monsieur le président, il est clair que ces derniers sont en litige devant ce comité et que le gouvernement peut s'attendre à ce que nous adoptions ce projet de loi. Cela signifie clairement que le comité directeur fait mieux d'analyser la question de pension. Je me reporte monsieur le président à la page 48 du bilan analysant la caisse de pension.

**Le président:** Je ne discute pas le bilan annuel. Pas du tout monsieur Blenkarn. Je conviens avec vous que le comité soit ou non saisi des rapports du CN et d'Air Canada, ces derniers se sont promis qu'ils comparaitraient en comité. Ils ont également dit qu'ils aimeraient présenter les rapports annuels en comité en même temps pour qu'ils n'aient pas à y revenir et à se répéter un mois plus tard. Je comprends cela et vous et moi ne sommes pas en désaccord monsieur Blenkarn. Je suis simplement saisi d'une motion difficile et vous n'en avez vraiment pas traité. Monsieur Poulin, j'espère que vous en traiterez.

**M. Blenkarn:** Sauf tout le respect que je vous dois, j'ai traité de la motion. En tout respect, je dis que nous sommes saisis des états financiers que cela plaise ou non au ministre.

**Le président:** Monsieur Poulin.

**M. Poulin:** Monsieur le président, j'essaierai de vous venir en aide au beau milieu de cette grande difficulté que vous avez à l'instant. Je conviendrai avec vous qu'il me semble que cette question devait être judicieusement étudiée par le comité directeur et présentée par la suite en temps opportun. Pour l'instant, nous étudions ce projet de loi qui doit répondre à certaines dépenses d'investissement du CN et d'Air Canada. Il y aura un temps plus opportun me semble-t-il pour traiter de cette question, peut-être plus tard au cours de ces audiences sur ce projet de loi mais certainement pas à l'instant. Je crois que nous devrions nous occuper des affaires qui sont devant nous aujourd'hui et que nous devrions examiner cette question quand nous aurons les rapports ou quand nous aurons un mandat plus compréhensif. A mon avis, monsieur le président, il serait sage de la remettre à plus tard.

**M. Blenkarn:** Monsieur le président, pouvons-nous poser des questions au ministre maintenant?

**Le président:** Je suis d'accord. Si M. Gleave veut bien déposer sa motion ou s'il veut la retirer afin que le comité directeur l'étudie.

**M. Gleave:** Monsieur le président, il serait injuste de la retirer parce que ces gens ont attendu si longtemps. Je vois que dans ma réponse du 18 avril, vous avez répondu en partie et je cite:

J'ai porté à l'intention du Comité votre demande d'hier soir et dès que le comité directeur aura fixé une date à laquelle les représentants des chemins de fer Canadien National comparaitront, je vous donnerai avis afin que les opinions de votre association à l'égard des pensions puissent être entendues, et cette réunion aura lieu à partir du 8 mai.



## [Texte]

But the Minister responsible or whoever is responsible for putting CN financing before this Committee has not done so and I do not know when, and apparently neither do you yourself, Mr. Chairman, have an idea when they will do this.

If someone else wishes to move it formally from here into the steering committee and the steering committee is charged with dealing with it and bringing back a report, that then may be a basis for operation, Mr. Chairman, as you well know. But if I simply withdraw this motion...

**The Chairman:** I accept the difficult position you are in and I appreciate your last suggestion. Mr. MacRae.

**Mr. McRae:** I would be glad to make that motion but I would make that motion on one condition, and that is that we go about this as rapidly as possible. I am just as anxious to hear the people from Biggar and the group from Vancouver, and if we can get out there, I think it is a good idea too, and certainly there is a group in our area that should be speaking and I think we have delayed this thing far too long.

I was at steering committee meetings last May and we were going to have the CNR in and we were also going to have the CPR and we never did see them either, and I would really love to have them in too because I think we have to have a look at their operations. I will make the motion that this be put to the steering committee and a report be brought back but on the grounds that we move on this thing now, that we do not wait until Christmas or after Christmas to start bringing these groups in. I say we cannot bring them all in in that short period of time but the Biggar one is the first one so let us start on that. So I would move that we refer it to the steering committee and a report be brought back before the next meeting.

**The Chairman:** Mr. McRae has suggested that Mr. Rose's motion be referred to the steering committee. Do you want to speak to that? I was going to ask if we could have unanimous acceptance.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I would suggest to Mr. McRae that I too am in favour that it go to the steering committee providing that the steering committee give consideration to inviting all locals. I think that is very important. I am making reference now to all areas of the country. My second point is this, Mr. Chairman, and I think it is a very valid one.

The House of Commons—and we were all present—when passing the bill instituted a commissioner to look into the matter of pensions, and his name is Deutsch. Dr. Deutsch is looking into the aspect of pensions and I am wondering now if the steering committee will also look into that aspect of it at the same time because I think it would be very important to know the outcome of Dr. Deutsch's findings and report before trying to bring all the people of Canada in front of this Committee.

**The Chairman:** My understanding is that the purpose of referring it to the steering committee is to formalize and agree among ourselves who should come to discuss the pension question. I am in full hope, Mr. Guay, you being the Minister's Parliamentary Secretary—I would like you to use your good offices and it would facilitate the Chair a

## [Interprétation]

Toutefois, le ministre ou la personne qui a la responsabilité de soumettre au comité des documents sur le financement du Canadien National ne les a pas soumis. Je ne sais pas quand ils vont les soumettre et il paraît que vous, monsieur le président, n'avez aucune idée non plus quand ils le feront.

Si quelqu'un d'autre veut proposer que cette question soit soumise au comité directeur qui serait chargé de l'étudier et de faire rapport à ce sujet, on pourrait procéder de cette façon, monsieur le président. Mais si je retire cette motion...

**Le président:** Je comprends que vous êtes dans une situation difficile et j'apprécie votre dernière suggestion. Monsieur McRae.

**M. McRae:** Je serais très heureux de proposer cette motion mais je le ferai à une condition, c'est-à-dire que nous le fassions aussi rapidement que possible. Je suis aussi soucieux d'entendre les gens de Biggar et le groupe de Vancouver, et si nous pouvons y aller, je crois que ce serait une bonne idée aussi. Il y a certainement un groupe de notre région qui devrait comparaître ici. A mon avis, nous avons trop retardé cette affaire.

J'ai assisté à des réunions du comité directeur au mois de mai dernier et nous avons invité les représentants du Canadien National aussi bien que du Canadien Pacifique mais nous ne les avons jamais vus. J'aimerais bien qu'ils comparaissent aussi car à mon avis nous devons examiner le fonctionnement de ces sociétés. Je vais donc proposer que cette question soit soumise au comité directeur et que celui-ci fasse rapport mais à condition que nous le fassions tout de suite; il ne faut pas attendre jusqu'à Noël ou après Noël avant d'inviter ces groupes à comparaître devant nous. A mon avis, ils ne pourront pas tous comparaître durant cette période si brève mais le groupe de Biggar est le premier et nous devrions commencer avec eux. Je propose donc de soumettre cette question au comité directeur et que ce comité nous fasse rapport avant notre prochaine réunion.

**Le président:** M. McRae a suggéré que la motion de M. Rose soit soumise au comité directeur. Avez-vous des commentaires à ce sujet? J'allais demander si cette motion pourrait être acceptée à l'unanimité.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je dirais à M. McRae que je veux bien que cette question soit soumise au comité directeur pourvu que ce comité étudie la possibilité d'inviter tous les groupes syndicaux. A mon avis, cela est très important. Je songe maintenant à toutes les régions du pays. J'ai un deuxième point, monsieur le président, et je crois que celui-ci est très valable.

Nous étions tous présents lorsque la Chambre des communes a adopté la loi et a nommé un commissaire pour examiner le problème des pensions, et il s'appelle Deutsch. Le Dr Deutsch étudie la question des pensions et je me demande si le comité directeur va toujours étudier cet aspect en même temps car je pense qu'il serait très important de savoir les résultats des études entreprises par le Dr Deutsch et de faire rapport à ce sujet avant d'inviter tous les citoyens du Canada à comparaître devant ce comité.

**Le président:** Si j'ai bien compris, on propose de soumettre cette question au comité directeur afin de prendre une décision formelle de notre comité à l'égard des personnes qui devraient venir parler du problème des pensions. J'espère bien, monsieur Guay, qu'étant donné que vous êtes le secrétaire parlementaire du ministre que vous allez facilit-

[Text]

great deal if the reports could be referred to the Committee and that would, as I say, make it all a whole lot more legal than it might be. Is there unanimous agreement that Mr. Gleave's motion be referred to the steering committee? Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

• 1630

The Chairman: All right. We will now get around to questioning the witness we have before us.

Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): How can you refer this to the steering committee when we have a mandate set up by Parliament to investigate the pensions?

The dispute was that the union, under the collective bargaining process, had a meeting with the company. They came up with a decision on this pension issue which the members of all the unions across Canada, particularly the individual member, would not buy. This is what caused the heat.

The company said the costs were 4.7 per cent of the wage package: the union said 2.2 per cent. This was the reason Dr. Deutsch was set up. Now he is also doing an in-depth study but we do not know what he is going to come up with. He might come up with some of the answers that the boys are looking for.

I think we ought to wait until he makes his decision. There is no way we can bring anybody before this Committee.

The Chairman: Mr. Turner, you are making a very good point. In essence, you are saying the whole question is *sub judice*, but Mr. Hall's commission is not a court. This Committee, in my opinion, could deal with the matter if it wanted to and then pass on a recommendation to Chief Justice Hall.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, Dr. Deutsch's report is to be referred to Dr. Hall before the final decision is to be made.

The Chairman: There is nothing hindering this Committee from also making a report to Mr. Hall before his final report, if it so decides; but all these matters can be dealt with in the steering committee and I will see that you get a personal invitation to the steering committee meeting.

Now, let us deal with the witness we have at hand. I have Mr. Thomas...

Mr. Rose: On a point of order, I wonder if I might ask the Chairman about the last time I was here, a week ago, when he said that he perhaps would have some news about the decision of the steering committee to seek the Minister's approval to travel to the west coast. I wonder if the Chairman could comment on that.

The Chairman: The steering committee met and discussed that, and were unanimously in agreement that we travel out to the west coast to look into, particularly, the labour troubles...

[Interpretation]

ter le travail de la présidence en faisant des efforts pour vous assurer que les rapports soient soumis au comité car leur travail serait donc beaucoup plus légitime. Y a-t-il consentement unanime que la motion de M. Gleave soit soumise au comité directeur?

Des voix: D'accord.

Le président: Eh bien, nous pouvons maintenant poser des questions au témoin qui est devant nous aujourd'hui.

Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Comment pouvez-vous soumettre cette question au comité directeur quand le Parlement nous a donné un mandat de faire enquête au sujet des pensions?

Le problème était que le syndicat, dans le cadre du système de négociation collective, a tenu une réunion avec la compagnie. Ils ont pris une décision au sujet des pensions qui a été rejetée par les membres de tous les syndicats partout au Canada, et surtout par les membres individuels. Voilà la cause du problème.

La compagnie a déclaré que les frais constituaient 4.7 p. 100 de l'ensemble des salaires: les syndicats ont dit 2.2 p. 100. Voilà la raison pour la nomination du docteur Deutsch. Celui-ci a également entrepris une étude approfondie mais nous ne savons pas quels en seront les résultats. Il va peut-être nous donner certaines dépenses attendues par les parties en cause.

A mon avis, nous devrions attendre la décision. Il n'est pas possible de faire comparaître qui que ce soit devant ce Comité.

Le président: Monsieur Turner, cela est un point très valable. Ce que vous dites en effet c'est que le problème entier est subjugué, mais la commission de M. Hall n'est pas un tribunal. A mon avis, ce Comité pourrait étudier cette question; s'il voulait, il pourrait ensuite faire une recommandation au juge en chef Hall.

M. Turner (London-Est): Monsieur le président, le rapport du docteur Deutsch va être soumis au docteur Hall avant que la décision finale soit prise.

Le président: Il n'y a rien qui empêche ce Comité de faire rapport à M. Hall avant qu'il fasse son rapport final, s'il décide ainsi; mais toutes ces questions peuvent être étudiées par le comité directeur et je vous assure que vous recevrez une invitation personnelle à la réunion du comité directeur.

Nous pouvons maintenant commencer à questionner le témoin. Monsieur Thomas...

M. Rose: J'invoque le Règlement. Je me demande si je peux poser une question au président à l'égard de la dernière réunion à laquelle j'ai assisté, il y a une semaine, quand il a dit qu'il aurait peut-être des nouvelles de la décision prise par le comité directeur de demander au ministre qu'il approuve un voyage à la Côte du Pacifique. Le président a-t-il des commentaires à ce sujet?

Le président: Le comité directeur s'est réuni pour discuter de ce sujet, et nous étions tous d'accord que nous devrions visiter la Côte du Pacifique surtout pour étudier les conflits du travail...



[Texte]

**Mr. Rose:** CN?

**The Chairman:** . . . the CN labour troubles with regards to the engineers and the movement of boxcars and all the rest.

Now, I spoke to the Minister about it but, as I said last week, I think, Mr. Rose, he said that he was lukewarm about the idea. But he also informed me that there were members of the N.D.P. that did not want the Committee to travel and that he was fearful of their criticism publicly. So I would hope that you would iron that out with your party.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, on behalf of the members of this party, I heard your record last Thursday night, and you have played it again to me today. It is a longplay record, right? I know that. But the point is that that is not true and our party is fully in accord with the steering committee's agreement. Now, I referred that to you last time. Have you been to see, in the intervening weeks . . .

**The Chairman:** In the intervening time, I have been to see the Minister and the answer is about the same, although he did not repeat . . .

**Mr. Rose:** Is he getting warmer? He is not? He was lukewarm you said, a week ago. Would you say he is warmer or colder?

**The Chairman:** Slightly warmer, but I would appreciate it if your house leader would convey to the government house leader and to Mr. Marchand that your party is unanimously behind the idea of this Committee travelling to the west coast.

**An hon. Member:** There is no problem there.

**The Chairman:** I would like that message conveyed from your house leader.

**An hon. Member:** It will be done.

**The Chairman:** Now, I see Mr. Thomas on my list to question Mr. Turner, the present witness. So we will begin with Mr. Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, I will continue to be co-operative. I will try to keep my questions short.

**Mr. Guay (St. Boniface):** How much time are we allowed?

**The Chairman:** Ten minutes, Mr. Guay; and I am going to be strict.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, I would still like to get some answers to the questions that I raised in my motion and, through you, I would ask the Minister to refer to page 16 of issue number 18, and to the last paragraph on that page, where, Mr. Turner, you stated, in reply to a question from Mr. Mazankowski:

Peat, Marwick, Mitchell and Co., was appointed in circumstances that raised some doubt in the public mind.

Now certainly it raised some doubt in my mind and in the minds of a lot of the members of this Committee. Can you tell me what these circumstances were that raised this doubt? What is it that you were referring to?

[Interprétation]

**M. Rose:** Du CN?

**Le président:** . . . les conflits du travail au CN vis-à-vis des ingénieurs, du transport des wagons, etc.

J'en ai parlé avec le ministre mais comme j'ai dit la semaine dernière, monsieur Rose, je crois qu'il a dit qu'il était tiède à ce sujet. Toutefois, il m'a dit que certains membres du NPD ne voulait pas que le Comité voyage et qu'ils avaient peur qu'il le dise en public. J'espère que vous pourrez résoudre ces questions avec votre parti.

**M. Rose:** Monsieur le président, au nom des membres de ce parti, j'ai entendu votre disque jeudi dernier, et vous l'avez joué encore une fois aujourd'hui. C'est un disque 33 tours, n'est-ce pas? Je le sais, mais ce qui importe est que cela est faux et notre parti est tout à fait d'accord avec la décision du comité directeur. Je vous l'ai dit la dernière fois. Depuis ce temps-là, avez-vous vu . . .

**Le président:** Je suis allé voir le ministre et sa réponse est la même, bien qu'il n'a pas répété . . .

**M. Rose:** Devient-il plus chaud, non, vous avez dit qu'il était tiède il y a une semaine. Est-ce qu'il devient plus chaud, plus froid?

**Le président:** Un peu plus chaud, mais je serais heureux si votre *Leader* à la Chambre voulait bien dire au *Leader* du gouvernement à la Chambre et à M. Marchand que votre parti appuie à l'unanimité la motion que ce Comité voyage à la Côte du Pacifique.

**Une voix:** Cela ne pose pas de problème.

**Le président:** Je voudrais entendre cela de votre *Leader* à la Chambre.

**Une voix:** Cela sera fait.

**Le président:** Maintenant, je vois M. Thomas sur ma liste pour les questions à M. Turner, notre témoin aujourd'hui. M. Thomas a la parole.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, je vais être coopératif. Mes questions seront brèves.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Combien de temps nous sera alloué?

**Le président:** Dix minutes, monsieur Guay; et je vais être très sévère.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, je veux toujours obtenir des réponses aux questions que j'ai soulevées dans ma motion et par votre intermédiaire, je vais demander au ministre de référer à la page 16 du fascicule 18, et au dernier paragraphe à cette page, où vous avez déclaré, monsieur Turner, en réponse à une question posée par M. Mazankowski:

La société *Peat, Marwick, Mitchell and Co.* a été nommée dans des circonstances qui ont entraîné certains doutes dans le public.

Cette nomination a certainement entraîné certains doutes à mon esprit et aux esprits de beaucoup de membres de ce Comité. Pouvez-vous me dire quelles sont les circonstances qui ont entraîné ces doutes? A quelles circonstances songiez-vous?

[Text]

• 1635

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I think the hon. gentleman—to Mr. Thomas through you, Mr. Chairman—is aware that that appointment had been called into question in some quarters because of the alleged relationship of one of the partners of Peat Marwick Mitchell and Co. to the former Minister of Finance. I know nothing further about that than what I read in the newspapers.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Minister, how was this decision reached? When the decision was made to appoint Peat Marwick Mitchell and Co. for the year 1972, was Cabinet consulted, or was this a decision made by the then Minister of Finance?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** When this type of bill is presented to Cabinet, the auditors are named in the bill and it is a recommendation of the Minister of Finance to his colleagues.

**Mr. Thomas (Moncton):** So the Minister of Finance brought his recommendation to Cabinet and the Cabinet accepted it.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** That is right.

**Mr. Thomas (Moncton):** In that same paragraph you say: ... because of that doubt I felt that we ought to install a new firm of auditors at an early opportunity.

Even though you were satisfied with Peat Marwick Mitchell and Co.'s professional qualifications—there was no question of that—but because of this public rumour and so on, you thought there should be a change.

We have always been told when we come into a committee of the urgency to get things through. The Minister of Transport on previous bills has always told us: If we do not get it through we cannot bring in the annual reports, we cannot vote this money, and the CNR is going to be short of money. But the only time this urgency seems to crop up is when the bill comes into Committee. If you go back over the history of these financing bills you will find that invariably they have been treated in the House with a complete lack of urgency. They have usually been brought in for debate as fill-ins. A gun is being put to our head here in Committee and we are told: you have to get this through; if you do not get it through all these things are going to happen.

The auditor's term expired at the end of 1971 so obviously you had to go on some sort of a continuing audit. Would there not have been some urgency to get the new bill in to appoint the new auditors before the term of the old auditors expired? Why did you wait until February 21 to bring in Bill C-4 when already two months had passed? I cannot understand this.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** As I understand the facts as they were given to me by CNR, Touche Ross and Co. who were named previously by Parliament, who audited the CNR's accounts for 1971, were confirmed by Parliament as the auditors for 1971. Their appointment expired, of course, at the end of 1971. They did not complete their audit, as is normal, until close to the end of March 1972. The CNR's calendar year is also its financial year. Now they were working on a continuous audit during the year, but it took them, as is normal in an enterprise of that size, about three months to complete the audit. They did not

[Interpretation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je crois que l'honorable monsieur, je m'adresse à M. Thomas par votre truchement, monsieur le président, est conscient que la nomination a été critiquée dans certains endroits du fait qu'il y a une prétendue relation entre un des partenaires de la *Peat, Marwick, Mitchell and Co.* au précédent ministre des Finances. Tout ce que je sais je l'ai appris dans les journaux.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le ministre, comment en est-on arrivé à cette décision? Lorsque la décision a été faite de nommer la *Peat, Marwick, Mitchell and Co.* pour l'année 1972, a-t-on consulté le Cabinet ou est-ce que cette décision a été prise par le ministre des Finances d'alors?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Lorsqu'un bill de ce genre est présenté au Cabinet, on indique les vérificateurs dans le bill et c'est sur recommandation du ministre des Finances à ses collègues.

**M. Thomas (Moncton):** Ainsi le ministre des Finances a soumis sa recommandation au Cabinet et le Cabinet l'a acceptée.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est exact.

**M. Thomas (Moncton):** Dans le même paragraphe vous dites que vu ce doute qui existe, vous avez pensé que nous devions nommer une nouvelle maison de vérificateurs le plus tôt possible.

Même si vous étiez satisfait de la compétence professionnelle de la *Peat, Marwick, Mitchell and Co.*, ceci n'est pas mis en cause, vu cette rumeur publique, etc., vous pensiez qu'un changement s'imposait.

On nous a toujours dit lorsque nous venions au Comité qu'il fallait accélérer le processus. Le ministre des Transports, à l'occasion des bills précédents, nous a déclaré que si nous ne pouvions l'adopter, nous ne pourrions faire le rapport annuel, nous ne pourrions voter ces crédits et le CN manquerait d'argent. Il semble que le seul moment où l'on se presse c'est lorsqu'un bill vient au Comité. Si vous examinez l'histoire de ces bills de finance, vous vous apercevrez que la Chambre les a toujours traités comme s'ils n'étaient pas urgents du tout. On s'en est servi pour faire du remplissage dans les débats. On nous menace ici au Comité et on nous dit: qu'il faut adopter ces bills et que si on ne le fait pas, il va se produire toutes sortes de choses.

Le mandat du vérificateur se termine à la fin de 1971, par conséquent on est censé avoir une vérification continue. N'aurait-il pas été urgent d'obtenir le nouveau bill pour nommer les nouveaux vérificateurs avant que le mandat de l'ancien vérificateur expire? Pourquoi avez-vous attendu jusqu'au 21 février pour présenter le bill C-4 alors que deux mois s'étaient déjà écoulés? Je ne puis comprendre ceci.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** D'après ce que je comprends, et d'après les faits que m'ont donné le CN, *Touche, Ross and Co.*, qui avaient été nommés auparavant par le Parlement, qui avaient fait la vérification des comptes du CN pour l'année 1971, qui avaient été confirmés par le Parlement comme vérificateurs pour 1971. Leur nomination se terminait naturellement à la fin de 1971. La vérification ne s'était pas terminée, comme c'est normal, avant la toute fin de mars 1972. L'année civile du CN est aussi son année fiscale. Pourtant, au courant de l'année, il y a des vérifications continues des comptes mais il leur a fallu,



## [Texte]

complete it until about March 1972. This is the information given to me by the CNR.

Now, in addition, Touche Ross and Co. assisted the CNR, I am advised, in the preparation of specific subsidy applications to the Canadian Transport Commission until around the end of May 1972, so they were still operators. There was then no hiatus at that time because they were still working for the CNR under a previous authorization.

**Mr. Thomas (Moncton):** In 1972?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes, in 1972, completing work that they had started in 1971 when they were still the auditors.

There was, however, a delay of approximately two months between the time Touche Ross and Co. wound up their audit for 1971 and the time Peat Marwick Mitchell and Co. were appointed as accounting consultants by the Board of Directors of the CNR. Now CNR is faced with a situation where a bill is before Parliament. I cannot recall the debating days that were or were not given to that bill between March 1972 and May 1972, but we could check that out. In any event, there they are in a situation. Air Canada is in a similar situation: they have no auditors. But they do have the government's indication, the government's recommendation to Parliament that Peat Marwick Mitchell and Co. be appointed to be the auditors for the 1972 year.

## • 1640

So the CNR consults its legal advisers and the advisers say to the board: you have the power, as the board of directors, to appoint somebody as accounting consultants. You do not have the power to appoint auditors; only Parliament can do that. Since the government has indicated to Parliament—I may have had my words mixed up the last time—that they want Peat, Marwick, Mitchell to be the eventual auditors when that confirmation is made, you have the power as board of directors to appoint Peat, Marwick, Mitchell as accounting consultants until that appointment is confirmed and they become your auditors.

That is what was done on May 30, 1972. The CNR Board of Directors requested Peat, Marwick, Mitchell and Co. to act as accounting consultants. The firm of Peat, Marwick, Mitchell accepted that task on June 6, 1972. As of that date, June 6, 1972, they started in effect to act as accounting consultants, which really means they were acting as auditors without the title of auditors, because they obviously had to depend on confirmation by Parliament.

**Mr. Thomas (Moncton):** I understand that, Mr. Minister. I am trying to get at this business of urgency. The only time there is any urgency about this bill is when it comes into Committee.

Bill C-4, the bill we were talking about, was given second reading on March 6, 1972. There were debates on five days: March 6, 8, 9, 14 and April 21 of 1972.

## [Interprétation]

comme c'est normal dans une entreprise de cette envergure, à peu près trois mois pour terminer la vérification. La vérification n'a pas été terminée avant mars 1972 environ et voilà les renseignements qui m'ont été donnés par le CN.

En outre, *Touche, Ross and Co.* ont aidé le CN, d'après ce qu'on m'a dit, à préparer les demandes de subventions particulières présentées à la Commission canadienne des transports jusqu'aux environs de la fin de mai 1972, par conséquent ces vérificateurs étaient toujours en fonction. Il n'y a pas eu là de hiatus puisque les vérificateurs travaillaient toujours pour le CN en vertu d'une autorisation précédente.

**M. Thomas (Moncton):** En 1972?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui, en 1972, ils ont terminé le travail qu'ils avaient commencé en 1971 étant toujours les vérificateurs.

Il s'est produit cependant un délai d'environ deux mois entre le moment où la *Touche, Ross and Co.* a clos ses vérifications pour 1971 et le moment où la *Peat, Marwick Mitchell and Co.* a été nommée à titre de vérificateur conseil par le conseil d'administration du CN. Le CN se trouve maintenant dans la situation où nous avons un bill qui est présenté au Parlement; je ne me souviens pas quels ont été les jours de débat qui ont été consacrés ou qui n'ont pas été consacrés à ce bill entre mars 1972 et mai 1972, mais nous pourrions vérifier ce qui en est. De toute façon, telle est la situation. Air Canada se trouve dans une situation semblable: elle n'a pas de vérificateur. Mais il y a une indication du gouvernement, une recommandation du gouvernement faite au Parlement afin que la *Peat, Marwick, Mitchell and Co.* soit nommée vérificateur pour l'année 1972.

Le CN consulte alors ses conseillers juridiques qui, eux, disent au directeur qu'ils ont en tant que conseil d'administration, le pouvoir de nommer des comptables-conseils, mais non pas des vérificateurs que seul le Parlement peut nommer. Puisque le gouvernement a indiqué au Parlement et la dernière fois je me suis peut-être embrouillé, qu'il désire Peat, Marwick et Mitchell comme commissaires aux comptes, vous avez le droit en tant que conseil d'administration de nommer Peat, Marwick et Mitchell comme comptables-conseils, jusqu'à ce que cette nomination soit confirmée et qu'ils deviennent effectivement vos vérificateurs.

C'est ce qui a été fait le 30 mai 1972. Le conseil d'administration du CN a demandé à Peat, Marwick et Mitchell et cie d'agir comme leurs comptables-conseils. Peat, Marwick, Mitchell et cie ont accepté le 6 juin 1972. À dater du 6 juin 1972 ils ont commencé dans leur fonction de comptables-conseils ou de réviseurs sans avoir le titre puisqu'ils devaient attendre la confirmation par le Parlement.

**M. Thomas (Moncton):** Je comprends cela, monsieur le ministre. Je voulais seulement savoir pourquoi la question était si urgente. Le seul moment où ce bill devient urgent est celui auquel il est envoyé en comité.

La deuxième lecture du bill dont nous parlons, le Bill C-4, a eu lieu le 6 mars 1972. Pendant cinq jours, il a fait l'objet d'un débat, les 6, 8, 9 et 14 mars et le 21 avril 1972.

[Text]

I do not have references here but I can remember distinctly many times members getting up in the House and asking the government to bring back Bill C-4.

In your testimony the other night you said the reason Bill C-4 did not get passed was because the election intervened. I cannot quite accept that, Mr. Minister. The last debate was April 21 and the House sat until July 28. If there was extreme urgency, why was this bill left to die?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** As I understand it, second reading was not given to that bill.

**Mr. Thomas (Moncton):** No.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** It was called for debate on several occasions, and you mentioned the dates.

**Mr. Thomas (Moncton):** April 21 was the last date.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I suppose you have to ask the House Leader what his reasons were, but I can give you my assumptions. Because this bill traditionally brings into play so many questions, including pensions and everything else, members use the bill—this has been my experience with it, and I have had something to do with it for about six years now off and on, when I was with Mr. Pickersgill and so on—as an opportunity to deal with general railway matters. I can understand members wanting to do that, particularly under the new rules where you do not have the general estimates of transport before the House as a whole.

Now the House Leader has to decide how many days he can devote to calling that bill. He called it a number of days, as you have indicated. He did not get second reading for it. He would have been glad to get second reading for it because the bill is urgent for a number of reasons, which I indicated last time. I think the House Leader showed good faith by calling the bill on several days but he did not succeed in getting second reading on it.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, the Minister's answers are so long that I am afraid I will only have time for one more question.

**The Chairman:** You have one more minute.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I want to give you full answers.

**Mr. Thomas (Moncton):** You say this bill was left to die in the House. I am trying to make a point, Mr. Minister, on what we have heard every time this bill has come before the Committee. The last time the then minister of transport indicated that this was an unsatisfactory situation, that we were dealing with vast sums of money granted to the CN. It is true to say that they generate their own revenues, but we have given them over \$1 billion since 1952, I think it is, in stock purchases.

My point is that when Bill C-4 was left to die on April 21, 1972 you had already about that time decided the firm of Peat, Marwick and Mitchell should be replaced by somebody else, yet we allowed them to stay in that capacity as auditors—I presume they are doing the continual audit, but I do not know—for 1972-73, almost two years, and the government did not introduce this bill until March of this year.

[Interpretation]

Je n'ai pas les références ici, mais je me souviens distinctement que le gouvernement a été invité à plusieurs reprises par les députés en Chambre de rapporter le Bill C-4.

L'autre soir vous avez déclaré en comité que le Bill C-4 n'a pas été adopté en raison des élections. Je ne peux pas vraiment accepter cet argument, monsieur le ministre. Le dernier débat a eu lieu le 21 avril et la Chambre a siégé jusqu'au 28 juillet. Pour quelles raisons a-t-on laissé disparaître ce projet de loi, s'il était tellement urgent?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je crois que la deuxième lecture de ce projet de loi n'a jamais eu lieu.

**M. Thomas (Moncton):** Non.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Il a été débattu à plusieurs reprises. Vous venez d'ailleurs de mentionner les dates.

**M. Thomas (Moncton):** Le dernier débat a eu lieu le 21 avril.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** J'imagine que vous devrez demander les raisons au leader à la Chambre, mais je peux vous donner mon hypothèse. Du fait qu'un tel projet de loi touche normalement à tant de questions différentes, y compris la question des pensions et tout le reste, les députés le prennent comme une bonne occasion pour discuter des problèmes des chemins de fer d'une manière générale. C'est mon expérience des six dernières années durant lesquelles j'ai eu affaires à ce genre de chose, par exemple, quand j'ai travaillé avec M. Pickersgill etc. Je comprends que les députés agissent ainsi surtout avec les nouveaux règlements qui font que le comité plénier n'est plus saisi des prévisions en général des transports.

Le leader à la Chambre doit décider du nombre de jours qu'il peut consacrer à un projet de loi. A plusieurs reprises, comme vous l'avez mentionné, il a demandé le débat sans obtenir la deuxième lecture. Il aurait voulu obtenir la deuxième lecture, car pour plusieurs raisons que je vous ai indiquées la dernière fois, ce projet de loi est urgent. Je trouve que le leader à la Chambre a montré sa bonne foi en mettant en délibération le bill pendant plusieurs jours, mais il n'a pas réussi à obtenir sa deuxième lecture.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, les réponses du ministre sont si longues qu'il me reste juste le temps de poser une seule question.

**Le président:** Il vous reste une minute.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je tiens à bien vous répondre.

**M. Thomas (Moncton):** Vous venez de dire que l'on a laissé mourir ce projet de loi en Chambre. Permettez-moi alors de répéter ce que l'on a dit chaque fois que le comité a été saisi de ce projet de loi, monsieur le ministre. La dernière fois, l'ancien ministre des Transports nous a indiqué que le fait que nous devions discuter de l'octroi d'importantes sommes d'argent au CN constituait une situation insatisfaisante. Il est vrai que le CN réalise ses propres revenus, mais nous lui avons donné plus d'un milliard de dollars par l'acquisition d'actions depuis 1952, je pense.

Ce que je voulais dire est que lorsqu'on a laissé mourir le Bill C-4 le 21 avril 1972 vous aviez déjà pris la décision de remplacer Peat, Marwick et Mitchell par une autre firme, mais nous les avons maintenus dans leur fonction de vérificateurs des comptes pour l'exercice 1972-1973, presque deux exercices, et le gouvernement a présenté ce projet de loi seulement au mois de mars de l'année courante.



## [Texte]

If it was so urgent, if this bill is so important, why does the government shilly-shally with it and not bring it in? Are you satisfied that this is a proper procedure, when we are dealing with such sums of money? Does this Parliament have any control over this?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No, I think it is not a satisfactory way, Mr. Thomas. I think these bills are important enough to be dealt with expeditiously by Parliament. However, they happen to provide, in the Speaker's judgment, a wide range for members of Parliament to address themselves to railway and air matters. After all, the bill is in the hands of the House. The House can devote only so many days to it, in the judgment of the House Leader.

• 1645

He called it a number of days. It was not dealt with. He had other urgent business, I suppose, to deal with. However, you have an urgent bill which provides wide terms of reference for the House. Members in their good judgment obviously want to deal with those questions that are obviously wider than the particular authority for construction, for borrowing, for capital authorization, and for the appointment of auditors contained in this bill. That is just what has happened over the last four or five years in my experience.

**Mr. Thomas (Moncton):** That is not quite correct, Mr. Minister. The biggest bill, the 1970 financing bill, C-186, went through rapidly. It was given second reading on November 27, 1970, third reading on February 24, and Royal Assent on March 11. With Bill C-7—I think that was the one you were referring to—there was quite a delay over the pension thing. I admit that.

What I would like to get from you, sir, is some commitment along the lines of what was suggested by the previous Minister of Transport when we last had a bill in here, that there definitely should be a change in these accounting procedures. He admitted that he was not satisfied. I do not want to quote his words. I have them here. But he admitted this whole procedure was not satisfactory, and he was discussing them with Finance and Treasury Board ways of improving this method of financing.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes, it is . . .

**Mr. Thomas (Moncton):** In other words, are we going to be faced with this year after year? Here is a firm that the Minister decided should not be retained as auditors, but they have been allowed to stay on for two years. Now he is coming to us to say, you have to get them approved so we can get their reports in. To me it does not make sense.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No, I agree with Mr. Thomas, Mr. Chairman. I think we have to develop some more permanent mechanism for the financing of these two corporations, but allowing for Parliamentary control, either by way of the Department of Transport Estimates or some other mechanism, I agree this is not a satisfactory procedure.

## [Interprétation]

Si la question était tellement urgente, si ce projet de loi était si important, pour quelles raisons le gouvernement hésite-t-il tant à le présenter? Croyez-vous vraiment que c'est la procédure à adopter lorsqu'il s'agit de sommes aussi importantes? Le Parlement a-t-il un pouvoir quelconque de contrôle?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non, monsieur Thomas, à mon avis, ce n'est pas satisfaisant. Des projets de loi de ce genre sont suffisamment importants pour que le Parlement les expédie rapidement. Selon l'avis de l'Orateur, ils fournissent néanmoins aux députés une ample occasion de discuter d'une manière générale des transports par chemin de fer ou par avion. Le bill est entre les mains des députés, après tout. La Chambre ne peut y consacrer que tant ou tant de jours, selon l'avis du leader.

Il l'a mis en délibération à plusieurs reprises. On n'en a pas discuté. J'imagine qu'il y avait d'autres problèmes urgents. Reste le fait que vous êtes saisis d'un bill urgent qui donne lieu à un mandat important pour la Chambre. Les députés désirent évidemment discuter de choses qui dépassent le simple cadre d'une autorisation de travaux de construction, de pouvoirs d'emprunt et de la nomination de vérificateurs qui sont contenues dans ce projet de loi. C'est exactement ce qui se passe depuis quatre ou cinq ans.

**M. Thomas (Moncton):** Ce n'est pas vraiment cela, monsieur le Ministre. Le projet de loi le plus important, le Bill C-186 sur le financement en 1970 a été adopté rapidement. La deuxième lecture a eu lieu le 27 novembre, la troisième le 24 février 1971 et la sanction royale a été donnée le 11 mars. Il est vrai que l'adoption du bill C-7 a été pas mal retardée à cause de la question des pensions, et j'imagine que c'est de cela que vous vouliez parler.

J'aimerais obtenir une chose de vous, monsieur le Ministre, c'est-à-dire une sorte de promesse comme celle que l'ancien ministre des Transports avait suggérée à l'époque à laquelle nous étions saisis du dernier projet de loi, pour que cette procédure comptable soit modifiée. Votre prédécesseur avait confessé son mécontentement. Je ne veux pas le citer et j'ai le texte devant mes yeux, mais il a admis que toute cette procédure est insatisfaisante et qu'il avait engagé des discussions avec le ministère des Finances et le Conseil du Trésor pour trouver des moyens pour améliorer cette méthode de financement.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui, c'est . . .

**M. Thomas (Moncton):** Autrement dit, allons-nous devoir en discuter tous les ans? Voilà une firme qui, dans l'opinion du ministre, ne devrait pas être maintenue dans sa fonction de réviseur, et pourtant on lui a permis de continuer le travail pendant deux années encore. Maintenant, le ministre nous demande de confirmer ces gens dans leurs fonctions pour que nous puissions obtenir leur rapport. Cela ne fait pas de sens.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non, je suis d'accord avec M. Thomas, monsieur le président. Il faudra trouver un mécanisme plus permanent pour le financement de ces deux sociétés, tout en laissant le pouvoir de contrôle au Parlement, que ce soit par le biais du budget du ministère des Transports ou autrement. Je suis d'accord avec vous pour dire que cette procédure n'est pas satisfaisante.

[Text]

**Mr. Thomas (Moncton):** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the Minister indicated in an answer to Mr. Thomas that he knew nothing other than what he read in the newspapers about the suspicions or the questions that were brought to the attention of the public. If this is so, I wonder if I might ask the attention of the public. If that is so, I wonder if I might ask the Minister why in his wisdom he did not see fit to table the documentations which I requested under Motion 77, which would have cleared, I believe, or clarified once and for all, any question or suspicion that could prevail in the minds of the public at that time. Are these documents of such a confidential nature that the operations of the two Crown corporations or the operations of the two accounting firms would be seriously affected?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** You are dealing with the question of replacement of auditors, which involves the professional ethics of the Institute of Chartered Accountants and so on. The conversations I had with the Institute and the conversations I had with the accounting firms concerned were of a confidential nature. So the correspondence was treated that way.

There is really no mystery to it. I have confidence in the firm of Peat, Marwick, Mitchell, and now the firm of Coopers and Lybrand. The senior partners of that firm were concerned, as I was, about the doubt that had been cast upon their appointment. Whether or not there was any validity in it did not matter as far as they were concerned, or as far as I was concerned. We wanted to eliminate that doubt.

Together with the Institute of Chartered Accountants, the President of the Institute, we worked out a system whereby they would have their appointment confirmed for 1972 and 1973, so that there would be no doubt that they have the confidence of the Minister of Finance. But in order to bring the problem to a head and anticipate it, they were willing to relinquish that appointment in favour of a fresh firm, neither Touche, Ross nor themselves. So the appointment was given for subsequent years, as the bill indicates, to Coopers and Lybrand.

**Mr. Mazankowski:** In other words, what you are saying, Mr. Minister, is that there was a great deal of consultation between the two auditing firms and your office.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I met with Touche, Ross. I saw some of the senior partners of Touche, Ross and some of the senior partners of Peat, Marwick, Mitchell. Obviously Coopers and Lybrand, which was McDonald, Currie, had nothing to do with it. But they wanted to be assured from an ethical point of view within the ethics of their profession that proper consultations had been held with the two previous firms and they were agreeable to a new firm's taking over. That was done through the good offices of the President of the Institute of Chartered Accountants.

• 1650

**Mr. Mazankowski:** Were there consultations conducted during the time that Peat, Marwick and Mitchell were going to assume the duties of accounting from the firm of Touche Ross?

[Interpretation]

**M. Thomas (Moncton):** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, dans sa réponse à M. Thomas le ministre a indiqué que tout ce qu'il savait des suspicions ou des questions qui avaient été soumises à l'attention du public lui venait des journaux. Si tel est le cas, j'aimerais demander au ministre pour quelle raison il a cru bon de ne pas présenter les documents que j'ai demandés dans la motion 77 et qui auraient éclairci une fois pour toutes l'esprit du public au sujet de cette affaire. Ces documents sont-ils de nature tellement confidentielle que l'activité des deux sociétés de la Couronne ou des deux firmes comptables en aurait été sérieusement affectée?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Il s'agit de la question du remplacement des vérificateurs aux comptes. A ce propos il faut penser au code professionnel de l'Institut du comptable agréé etc. Mes conversations avec l'Institut et avec les firmes en question étaient de nature confidentielle. La correspondance était traitée de même.

Il n'y a vraiment pas de mystère. J'avais confiance dans la firme de Peat, Marwick et Mitchell et maintenant la firme de Coopers et Lybrand. Les directeurs de ces firmes étaient inquiets comme moi-même des doutes qui entouraient le recrutement. Peu nous importait la validité de ces doutes, mais il fallait éclaircir les choses.

Le président de l'Institut des comptables agréés et moi-même avons alors mis au point un système grâce auquel la nomination serait confirmée pour 1972 et 1973 pour qu'il ne puisse pas y avoir de doute que ces deux firmes avaient la confiance du ministère des Finances. Pour devancer les choses, les deux firmes étaient prêtes à renoncer à la charge en faveur d'une nouvelle firme, Coopers et Lybrand, qui, comme l'indique le bill aura la fonction de vérificateur pour les prochaines années à la place de Touche, Ross, Peat, Marwick et Mitchell.

**M. Mazankowski:** Autrement dit, il y a eu pas mal de consultations entre les deux firmes et votre ministère.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** J'ai parlé avec plusieurs représentants de Touche, Ross et de Peat Marwick et Mitchell. Coopers et Lybrand, ou McDonald Currie, n'étaient en rien concernés. Mais ils veulent s'assurer du point de vue éthique de la profession que l'on a procédé aux consultations appropriées avec les deux entreprises précédentes qui s'étaient mises d'accord pour qu'une nouvelle entreprise prenne la chose en mains. Ceci s'est fait par l'entremise du président de l'Institut des comptables agréés.

**M. Mazankowski:** Est-ce que ces consultations ont eu lieu à l'époque où la *Peat, Marwick and Mitchell* allait reprendre les fonctions de comptabilité de l'entreprise de *Touche Ross*?



[Texte]

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** That I cannot answer. I have no direct knowledge of that whatsoever. I know nothing of any negotiations that may have preceded the appointment of Peat, Marwick and Mitchell.

**Mr. Mazankowski:** In other words, the reports in the press which indicated that Touche Ross had the account one day were of the opinion they would continue to be the accounting firm, but suddenly telephoned by Peat, Marwick and Mitchell advising that they were taking over the accounting...

**Mr. Turner (Ottawa Carleton):** I have no reason to doubt that, but I want to suggest to you, Mr. Chairman, and through you to Mr. Thomas and the Committee that no accounting firm has a vested right to the audit of a Crown corporation. Their appointment had ended as of the end of the calendar year, 1971. They were given time, of course, in accordance with practice to complete that audit and they completed the audit by March, 1972. However, there is no vested right in any accounting firm. Touche Ross had had this account with one interruption for over 40 years.

Regardless of what happened prior to my accepting this responsibility, I do not think any accounting firm ought to have the CNR, Air Canada, the Bank of Canada or Central Mortgage and Housing as a vested right. I think it ought to be rotated. In order to clear the air, I have declared to the House, to my Parliamentary Secretary, Mr. Comtois who is a member of this Committee, what the process of rotation will now be. I intend to follow that in so far as I, as Minister of Finance, have any responsibility for the nomination of accountants.

**Mr. Mazankowski:** I agree that no accounting firm should have that vested right, but I simply point out that perhaps it would be good business to have some degree of consultation when you are going into it. If after having an account for over 40 years all of a sudden another outfit comes in, it would certainly be good business principles and good practice to have some degree of consultation.

**Mr. Turner (Ottawa Carleton):** I do not argue that at all. It is a very awkward way to learn that your appointment has been terminated.

**Mr. Mazankowski:** How many accounting firms are available in Canada that could carry out the auditing duties of...

**Mr. Turner (Ottawa Carleton):** There are very few firms who could carry out an audit of the size of Air Canada or CNR, the reason being that a continuous audit is required at the field. You need a firm of national extension that would have offices in a number of major centres so their men or women could go in on the field in CNR and maintain a continuous audit of the various field offices of the corporation, which means you are really limited to about seven or eight of the national firms. This would be very hard for a firm localized in one city to undertake.

**Mr. Mazankowski:** You say that the duties involve the work of 150 to 200 people.

[Interprétation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je ne puis répondre à ceci. Je n'en sais rien. Je ne connais pas les négociations qui ont précédé la nomination de *Peat, Marwick and Mitchell*.

**M. Mazankowski:** En d'autres termes, le rapport de la presse qui avait indiqué que la *Touche Ross* s'occupait des comptables à une époque donnée et qui indiquait qu'ils allaient continuer à s'occuper de ces comptes et qui tout d'un coup ont reçu un coup de téléphone de *Peat, Marwick and Mitchell* leur indiquant que cette maison reprenait en mains les comptes...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je n'en doute pas mais je voudrais vous dire, monsieur le président, je voudrais dire à M. Thomas et au Comité qu'aucune maison de comptabilité n'a un droit acquis à la vérification des comptes d'une société d'État. Leur nomination s'est terminée à la fin de l'année civile 1971; on leur a donné le temps naturellement, selon la pratique courante, de terminer cette vérification et cette maison a terminé la vérification des comptes pour mars 1972. Toutefois, aucune maison de comptabilité n'a de droit acquis dans ce cas et la *Touche Ross* s'était occupée de ces comptes après une interruption de plus de 40 années.

Quoiqu'il se soit produit avant que j'accepte cette responsabilité, je ne crois pas qu'aucune maison de comptabilité devrait avoir un droit acquis pour la vérification des comptes du CN, d'Air Canada, de la Banque du Canada ou de la Société centrale d'hypothèques et de logement. Je crois qu'il devrait y avoir une rotation; pour clarifier la question, j'ai déclaré à la Chambre, à mon secrétaire parlementaire, M. Comtois, qui est membre de ce Comité, qu'il y aura à partir de maintenant un processus de rotation. À titre de ministre des Finances, j'ai l'intention de suivre cette question dans la mesure de toute responsabilité que j'ai pour la nomination des comptables.

**M. Mazankowski:** Je suis tout à fait d'accord qu'une maison comptable ne devrait avoir de droit acquis mais je voulais simplement faire remarquer qu'il serait peut-être de bonne pratique qu'il y ait des consultations. Si après avoir vérifié les comptes pendant plus de 40 ans tout d'un coup une autre maison apparaît, je crois qu'il serait indiqué qu'il y ait des consultations.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Très certainement; il est très bizarre d'apprendre que votre nomination se termine.

**M. Mazankowski:** Combien y a-t-il de maisons de comptabilité qui au Canada pourraient assumer ces fonctions de vérification des...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Il y a très peu de maisons de comptabilité qui pourraient s'occuper des vérifications des comptes de sociétés aussi importantes qu'Air Canada ou le CN car il faut dans ce domaine qu'il y ait vérification continue. Il vous faut une entreprise d'envergure nationale disposant de succursales dans un certain nombre de centres importants afin que leur personnel puisse se rendre sur place au CN et s'occuper d'une vérification continue des différents bureaux locaux de la société, ce qui implique qu'il ne reste que 7 ou 8 maisons d'envergure nationale qui pourraient le faire. Ce serait très difficile pour une maison qui se trouverait dans une seule ville.

**M. Mazankowski:** Vous dites que ces fonctions impliquent 150 ou 200 personnes.

[Text]

**Mr. Turner (Ottawa Carleton):** A firm would have to devote about 150 men and women in their various offices across the country to maintain this audit.

**Mr. Mazankowski:** In the transition from one auditing firm to another, do you envisage the replacement of personnel from one firm to another as the audit is transferred? Perhaps you can answer another question at the same time. What effect would this rotating mechanism, particularly the rotating mechanism that we are now working on, have in respect of costs?

**Mr. Turner (Ottawa Carleton):** I am sure it will not affect the cost because the rotation will be a gradual one over the period of a year during which the two firms will have the joint account. In other words, the field men will gradually be replaced by men in the succeeding firm. They will tell their successor how it works and gradually he is out. That is the way it works. I would not anticipate there will be much of an increase in the total fee charged by the firms. I would hope not in any event, but I think it is probably in the interests of the CNR and in the interests of Parliament that there be a period of joint audit, so there will be a proper transition. As a matter of fact, it might save accounting time in the long run.

**Mr. Mazankowski:** You indicated that there are seven or eight firms in Canada that could handle this accounting.

**Mr. Turner (Ottawa Carleton):** That is the advice I received from the Institute.

• 1655

**Mr. Mazankowski:** How did you come about appointing Coopers and Lybrand? What particular or peculiar qualifications did they have? If you have this information, you might give us some idea of the other firms that you were considering at that time.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I looked at the major firms eligible for this audit and ascertained which of them had not had a government account—that is to say CMHC or Wheat Board or what have you—in recent years. I found that the two firms that had not received any were McDonald Currie and Price Waterhouse. So I just chose one of them.

**Mr. Mazankowski:** What sort of investigation or security checks, or what sort of background checking do you do on the firms, or do you not do any? Do you do this through the...

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** The two firms I have mentioned have international reputations and have been established in this country for many years, and I know, through private practice in the law, partners in both those firms. In fact I know partners in every one of the seven or eight firms that would be eligible for this kind of job. I had no difficulty in being able to satisfy myself as to their competence.

**Mr. Mazankowski:** I am wondering, Mr. Minister, if you are aware of the article that appeared in *Time* magazine recently. It cast some reflection upon the firm of Coopers and Lybrand, as having had three of their former officials involved, in 1968, in mail fraud and the distribution of

[Interpretation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Une maison devrait avoir à peu près 150 hommes ou femmes comme personnel dans ses différents bureaux dans le pays pour s'occuper de cette comptabilité.

**M. Mazankowski:** Dans la passation des pouvoirs d'une maison de vérification à une autre, est-ce que vous envisagez un remplacement de personnel d'une maison à l'autre au moment du transfert des comptes? Peut-être pouvez-vous répondre à une autre question en même temps: Quelles seraient les répercussions au point de vue coût de ce rouage de rotation, particulièrement dans le cas de celui dont nous nous occupons à l'heure actuelle?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je suis certain que le coût ne sera pas changé car la rotation se fera sur une période d'une année, année au cours de laquelle les deux maisons s'occuperont conjointement des comptes. En d'autres termes, le personnel sur place sera graduellement remplacé par les gens qui viennent de la maison qui reprend en mains les affaires. Donc les successeurs apprendront de ceux qui leur passent le travail la façon dont il faut procéder. Je ne crois pas que les honoraires demandés par les maisons augmenteraient beaucoup. J'espère que non, de toute façon je crois que c'est dans l'intérêt du CN et du Parlement qu'il y ait cette période de vérifications des comptes conjoints afin que la transition soit faite convenablement. En fait, cela pourrait faire gagner du temps à longue échéance.

**M. Mazankowski:** Vous avez indiqué qu'il y avait 7 ou 8 maisons au Canada qui pourraient s'occuper de cette vérification.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est ce que l'Institut m'a indiqué.

**M. Mazankowski:** Comment en êtes-vous venu à nommer *Coopers and Lybrand*? Quelle était leur compétence très spéciale? Si vous disposez de ces renseignements vous pourriez nous indiquer quelles étaient les autres maisons auxquelles vous songiez à l'époque.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** J'ai examiné le cas des maisons importantes qui pouvaient s'occuper de ces questions et je me suis assuré qu'elles ne s'étaient pas occupées de compte du gouvernement, soit des comptes comme ceux de la Société centrale d'hypothèques, de la Commission canadienne du blé durant ces dernières années. J'ai constaté que les deux maisons qui ne s'en étaient pas occupées étaient la *McDonald Currie* et *Prince Waterhouse*. J'ai donc pris une d'entre elles.

**M. Mazankowski:** Quelles sont les enquêtes que vous avez faites, les vérifications de sûreté ou les indications d'antécédent, ou est-ce que vous ne faites aucune vérification? Est-ce que vous procédez par intermédiaire...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Les deux cabinets que j'ai mentionnés ont une réputation internationale; ils sont établis dans notre pays depuis de nombreuses années et je connais très bien, par ma pratique privée du droit, les partenaires de ces deux maisons. En fait je connais les partenaires de 7 ou 8 maisons qui pourraient faire ce genre de travail. J'ai pu facilement m'assurer de leur compétence.

**M. Mazankowski:** Je me demande, monsieur le ministre, si vous êtes au courant de l'article qui est apparu dans le magazine *«Time»*. On y indique que le cabinet *Coopers and Lybrand* aurait eu 3 de leur précédent agents impliqués en 1968 dans des fraudes du courrier et de la distribution de



[Texte]

false financial statements. Subsequently, in 1972, they received presidential pardon from the President of the United States.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Was that the American firm of Coopers and Lybrand?

**Mr. Mazankowski:** Yes. Is there any connection or any association there at all?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** There is absolutely no connection between the firms except for one feature. Each of these international firms has an absolutely independent Canadian operation: all Canadian partners, distributing their own profits to their own firm. For convenience, on having an international business, they have an executive committee. The American firm has one member of that executive committee; the Canadian firm has one; the Australian firm would have one; the British firm would have one; and one from wherever else they are. There is absolute independence except for that joint liaison for international business.

**Mr. Mazankowski:** Did the fact that some reflection or suspicion has been cast cause you, or your officials, to launch an investigation to make doubly sure that such an incident might not take place and harm our traditional...

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Whatever happened to the American firm had nothing to do with the Canadian firm. As I say, it is absolutely independent. As a matter of fact, Coopers and Lybrand was originally McDonald Currie. Both George McDonald and George Currie, who started that business in Montreal, have been Canadians all their lives. It is a thoroughly Canadian firm. They took up the Coopers and Lybrand connections about 25 years ago with the British firm. They had nothing to do with the situation that you mentioned. I am not saying that chartered accountants are any better than lawyers or doctors or members of Parliament. There is always going to be the odd sour apple from time to time. You cannot guarantee that.

**Mr. Mazankowski:** Can I go back to the answer you gave? In your process of elimination, you indicated that you had a choice of McDonald Currie and Price Waterhouse, because the other firms that could do an audit like this are engaged in other...

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Or had recently been engaged in other government accounts.

**Mr. Mazankowski:** In effect, this will provide a shortage of options in your future appointment of auditors under your rotating system. Is that not correct?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes, that limits it a bit. I am reminded that, when I was looking at this, I saw that Price Waterhouse were the auditors for the CPR. That kind of eliminated them.

**Mr. Mazankowski:** I have no further questions.

**The Chairman:** Mr. MacKay.

**Mr. MacKay:** To carry on with Mr. Mazankowski's line of questioning, did I understand you to say, Mr. Minister, that you named those two firms to which you referred, and chose one of them without any investigation at all?

[Interprétation]

l'état financier falsifié. Par la suite en 1972 le président des États-Unis les a exonérés de tout blâme.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Est-ce que c'était la maison américaine de *Coopers and Lybrand*?

**M. Mazankowski:** Oui. Est-ce qu'il y a un rapport entre les deux?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Il n'y a aucun rapport entre ces maisons sauf dans un cas: chacune de ces maisons internationales a une exploitation canadienne tout à fait indépendante; tous les partenaires canadiens distribuent leur profit à leur propre maison. Pour les besoins de la cause, pour les affaires internationales, elles ont un comité exécutif. La maison américaine a un représentant qui siège dans ce Comité; la maison canadienne en a un aussi; la maison australienne en a un et la maison anglaise en a un; et un dans tous les autres endroits aussi. L'indépendance est totale sauf en ce qui concerne cette liaison conjointe pour les affaires internationales.

**M. Mazankowski:** Est-ce que le fait qu'il y ait eu certain soupçon de ce côté vous a poussés, vous ou vos fonctionnaires, à faire enquête afin de vous assurer doublement que tel incident ne pourrait plus se reproduire ni faire tort à notre traditionnel...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Ce qui s'est produit dans le cas du cabinet américain n'a rien à voir avec la maison canadienne. Comme je l'ai dit, il y a indépendance totale. En fait, la *Coopers and Lybrand* était à l'origine la *McDonald Currie*. George McDonald et George Currie qui ont lancé l'affaire à Montréal sont des Canadiens depuis toujours. Il s'agit d'une maison entièrement canadienne; ils se sont liés à la *Coopers and Lybrand* il y a quelque 25 ans avec la maison britannique. Ils n'avaient rien à faire avec la situation dont vous avez parlé. Je ne prétendrai pas que les comptables agréés valent mieux que les juristes ou les docteurs ou les députés; nous aurons toujours de temps en temps de la mauvaise graine.

**M. Mazankowski:** Puis-je en revenir aux réponses que vous nous avez fournies. Dans vos processus d'élimination, vous avez indiqué que vous aviez le choix entre la *McDonald Currie* et *Price Waterhouse*, car votre maison qui aurait pu faire une telle vérification s'occupe d'autres.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Ou s'était récemment occupé d'autres comptes du gouvernement.

**M. Mazankowski:** En fait, ceci limite vos options pour vos futurs nominations de vérificateurs dans le cadre de votre système de rotation?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui, ceci limite un peu notre choix. Je rappelle qu'en examinant la question je me suis aperçu que la *Price Waterhouse* s'occupait de la vérification des comptes du C.P. Par conséquent ceci les éliminait.

**M. Mazankowski:** Je n'ai pas d'autres questions à poser.

**Le président:** Monsieur MacKay vous avez la parole.

**M. MacKay:** Pour continuer dans la même voix que M. Mazankowski, est-ce que j'ai bien compris ce que vous avez dit, monsieur le ministre, que vous alliez nommer ces deux maisons dont vous parlez et choisi l'une d'entre elles sans faire d'enquête.

[Text]

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I satisfied myself with the President of the Institute of Canadian Chartered Accountants that the firm that I eventually nominated, namely, Coopers and Lybrand, McDonald Currie was of sufficient competence to transact this audit. I have no reason to doubt that at all.

**Mr. MacKay:** Were you aware before it was brought to your attention this afternoon, that the American arm of this firm had been involved in this unfortunate affair involving some of President Nixon's Watergate matters and so on?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** The time at which I nominated that firm was probably previous to those revelations in any event.

• 1700

So I did not know anything about it and, as I say, it has no connection. Those two firms, those two branches of the firm were absolutely independent, as are, as I understand it, the Canadian branches, the Canadian firms of Price, Waterhouse or Peat, Marwick, or what have you. The only connection is an international executive committee which acts as a liaison for the conducting of international business.

**Mr. MacKay:** So Canadian content is not a factor here. These firms, although they have American affiliations, you are saying that they are certainly, in so far as the Canadian aspect is concerned, the best and the only ones that are equipped to do the job.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I am saying that there are about seven or eight Canadian firms equipped to do a job about the size of the CNR, and Coopers and Lybrand is one of them. The original firm was McDonald, Currie.

**Mr. MacKay:** Mr. Minister, going back to your testimony, again through you, Mr. Chairman, ...

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I must say that both George McDonald and George Currie, in case there are any implications, were both good Conservatives!

**The Chairman:** If they were not, they are now for sure!

**Mr. Rose:** On a point of order, did you say they were? That they are no longer?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Mr. George McDonald is dead; Mr. George Currie is still a good Conservative, as far as I know.

**Mr. MacKay:** Well, at least, Mr. Minister, you are conceding that the only good Conservative is not a dead one. And that is something.

Mr. Minister ... I would never expect you to make that concession, Mr. Guay. Mr. Minister, I gather from your testimony given here in your last appearance that you in fact are the Minister who brought this decision in to institute the rotation of auditors in so far as the CNR is concerned.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes, sir.

**Mr. MacKay:** And in doing this, did you ever consider the feasibility of turning this audit over to the Auditor General?

[Interpretation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je me suis assuré auprès du président de l'Institut des comptables agréés du Canada que la maison que j'allais nommer soit la Coopers and Lybrand, McDonald Currie étaient suffisamment compétentes pour s'occuper de cette vérification. Il n'y a aucune raison d'émettre des doutes à ce sujet.

**M. MacKay:** Est-ce que vous saviez avant qu'on vous le fasse remarquer cet après-midi que cette entreprise américaine de votre maison avait été impliquée dans certaines malheureuses affaires en rapport avec certaines questions de l'affaire Watergate etc.?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** De toute façon, lorsque j'ai nommé cette maison c'était probablement avant qu'on ait fait ces révélations.

Je ne savais donc rien à ce sujet et comme je l'ai dit cela n'a pas de rapport. Ces deux firmes, ces deux filiales de la firme sont absolument indépendantes comme le sont d'après ce que j'en comprends, les filiales canadiennes, les firmes canadiennes de Price, Waterhouse ou Peat, Marwick, ou que sais-je encore. Le seul lien est le comité de direction international qui assume la coordination pour la conduite des affaires au niveau international.

**M. MacKay:** Le contenu canadien n'est donc pas un facteur. Ces firmes, bien qu'elles aient des affiliations américaines, c'est ce que vous dites, pour ce qui est de l'aspect canadien, sont les seules et les mieux équipées pour faire ce travail.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je dis simplement qu'il y a simplement sept ou huit firmes canadiennes qui sont équipées pour faire un travail de l'ampleur du CN, et Coopers et Lybrand en est une. La firme originale était McDonald, Currie.

**M. MacKay:** Monsieur le ministre, pour en revenir à votre témoignage, ...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je dois ajouter qu'en cas de contestation, George McDonald et George Currie étaient tous les deux d'excellents conservateurs!

**Le président:** S'ils ne l'étaient pas, ils le sont maintenant assurément!

**M. Rose:** J'invoque le Règlement. Avez-vous dit qu'ils l'étaient? Qu'ils ne le sont plus?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** M. George McDonald est mort; M. George Currie est toujours un bon conservateur que je sache.

**M. MacKay:** Au moins, monsieur le ministre, vous concédez que le seul bon conservateur n'est pas mort et c'est quelque chose.

Monsieur le ministre, ... je n'attendrai jamais de vous que vous fassiez cette concession, M. Guay. Monsieur le ministre, je suppose d'après le témoignage que vous avez donné ici lors de votre dernière comparution que c'est vous ce ministre qui a décidé d'établir un roulement de vérificateurs en ce qui concernait le CN.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est exact, monsieur.

**M. MacKay:** Et ce faisant, avez-vous jamais envisagé la possibilité de confier cette vérification à l'Auditeur général?



[Texte]

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Briefly.

**Mr. MacKay:** You did consider it?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** And rejected it.

**Mr. MacKay:** And rejected it. Could you tell us briefly why you rejected it?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Because the Auditor General would really require an extra 150 men to do it and he would have to establish his operation right across the country to do it.

**Mr. MacKay:** Well, Mr. Minister, on this point, in view of the fact that there have been suggestions made by many people in the past that the Auditor General should perhaps be upgraded, he could be given a greater capability in terms of doing cost effectiveness studies, be given additional staff, did you ever consider that by giving this major task to the Auditor General you might (a) provide him with this additional capability that could be used for other purposes and (b) perhaps in the long run reduce cost?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** My two comments there would be, through you, Mr. Chairman, first that I believe the Auditor General's primary task is to supervise the government departments and direct government agencies. If you deal with an independent, a quasi-independent Crown corporation with an independent board of directors, particularly an operation like the CNR that has so many commercial connotations, you do better to get a firm that is used to analysing that type of commercial operation, so I would think that this is a legitimate occasion for professional firms in the private sector to deal. I think from a cost point of view they would render as efficient a service as the Auditor General on this type of operation.

**Mr. MacKay:** What about the cost, Mr. Minister, of this innovation that you have introduced, the rotation of auditors? In effect, you are paying the personnel of more than one firm at a time, are you not?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes.

**Mr. MacKay:** Just for the sake of example, say, take the year 1968 or 1969. What were the approximate costs of doing this audit?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** As a matter of fact, I do not have the amount of the fees but when you have the CNR before you, you can ask them how much the board authorized for the payment of those audit fees. If I might just address myself though to your question of cost effectiveness here, I said that there would be about 125 or 150 men and women in the field. I would assume that during the transitional year there would be a gradual shifting of responsibility among those firms to allow the new firm to take over in the subsequent year totally. I also feel too that if the new firm had come in without a transitional period with which to acquaint itself with the operations of the CNR, the amount of initial time they would have had to spend on the audit would have eaten up the same amount of professional time that they used in the previous year in the transitional period. In other words, you are really not incurring too much extra cost.

[Interprétation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Brièvement.

**M. MacKay:** L'avez-vous envisagée?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Et rejetée.

**M. MacKay:** Et rejetée. Pourriez-vous nous dire brièvement pourquoi vous l'avez rejetée?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Parce que pour ce faire l'Auditeur général aurait besoin de 150 personnes supplémentaires et il lui faudrait ouvrir des bureaux dans tout le pays.

**M. MacKay:** Monsieur le ministre, à ce sujet, étant donné que dans le passé de nombreuses personnes ont suggéré qu'il faudrait peut-être élargir le champ d'action de l'Auditeur général, qu'on pourrait lui donner de plus grands moyens pour analyser les rapports rendement et prix de revient, qu'on pourrait lui donner du personnel supplémentaire, avez-vous jamais considéré qu'en confiant cette tâche majeure à l'Auditeur général vous pourriez (a) lui procurer ces outils supplémentaires qui pourraient être utilisés à d'autres fins et (b) à long terme peut-être réduire les prix de revient?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Monsieur le président, je dirais premièrement qu'à mon avis la tâche principale de l'Auditeur général est de superviser les ministères gouvernementaux et de contrôler les organismes gouvernementaux. Lorsqu'il s'agit d'une société de la Couronne indépendante ou quasi indépendante dirigée par un conseil d'administration indépendant, et particulièrement une entreprise telle que le CN dont les ramifications commerciales sont si nombreuses, il est préférable de s'adresser à une firme qui a l'habitude de faire l'analyse de ce genre d'entreprise commerciale et je pense que légitimement cela revient aux firmes professionnelles du secteur privé. Du point de vue prix de revient, à mon avis, elles sont tout aussi efficaces que les services de l'Auditeur général pourraient l'être.

**M. MacKay:** Qu'en est-il de ce prix de revient, monsieur le ministre, avec votre innovation, ce roulement des vérificateurs? En fait, vous payez le personnel de plus d'une firme à la fois, n'est-ce pas?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui.

**M. MacKay:** A titre d'exemple, prenons disons l'année 1968 ou 1969. Quels ont été les frais approximatifs entraînés par cette vérification?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je n'ai pas le montant des honoraires, mais lorsque le CN comparaitra devant vous vous pourrez leur demander quel montant le conseil a autorisé pour ces honoraires de vérification. Si je peux revenir à votre question de rentabilité, j'ai dit qu'il faudrait environ 125 ou 150 personnes supplémentaires sur place. Je suppose que pendant l'année de transition, il y aurait un déplacement progressif de la responsabilité entre ces firmes pour permettre à la nouvelle firme de s'assurer le contrôle total au cours de l'année suivante. J'estime également que si la nouvelle firme s'était lancée dans l'opération sans période de transition pendant laquelle elle aurait pu se familiariser avec les opérations du CN, cette durée de temps initiale qu'elle aurait passé à la vérification aurait absorbé le même montant de temps professionnel qu'elle utilisait au cours de l'année précédente avant la période de transition. En d'autres termes, les risques de frais supplémentaires ne sont pas très grands.

[Text]

Mr. Ellis: Peat, Marwick, Mitchell & Co. had to do that.

• 1705

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Peat, Marwick, Mitchell & Co. had to do that. They had to start with the working papers of Touche, Ross & Co. and they had to start from scratch. They would not have had to incur all that original professional time had they had a transitional period. So I think it works out about even.

Mr. MacKay: You are suggesting then in effect that you would be surprised if there were any additional cost involved in this new procedure that you have implemented.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): No, I would not be surprised but I do not expect that it will be out of line. I think it is an efficient way of doing it. I have been advised to that effect and I accept it.

Mr. MacKay: How about the Bank of Canada? Did you mention also that this was the procedure that had been followed there?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): The Bank of Canada has two auditors.

Mr. MacKay: Yes.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Two firms of auditors and one is appointed every year. In other words, there is always an overlap and that commended itself to me.

Mr. MacKay: And this was one of the factors that you took into consideration in considering a similar . . .

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Yes, sir, except that I thought a two-year appointment was too short for an operation like the CNR, and four to five years was better.

Mr. MacKay: But you see no merit at all in bringing the Auditor General's department into this type of large audit to give it, shall we say, a basis for building up and giving it increased capability.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I see every merit in increasing the capability of the Auditor General for doing what the Auditor General should be doing in reviewing the public accounts of departments and agencies reporting directly to Ministers and departments. I do not think it would enhance the role of the Auditor General by spreading him too thin particularly when you need about 150 extra people to do that job. I am not saying there is no merit in it; I am just saying that between the Auditor General and a private firm of professional chartered accountants, more equipped, more used to dealing with commercial operations such as the CNR, the better choice is to allow a private firm to do it. That is just a matter of judgment.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Ellis, then Mr. Blenkarn.

Mr. Ellis: Through you, Mr. Chairman, to the Minister. I have a number of questions. I am going to try to get them all in if I can. First of all, the Minister promised at the last go-around to explain the problem of the hiatus and the overlap. I wonder if he is prepared now to give me an explanation on that.

[Interpretation]

M. Ellis: C'est la firme Peat, Marwick, Mitchell et Co. qui a dû le faire.

M. Turner (Ottawa-Carleton): C'est exact. Elle a dû s'en remettre au document de travail de Touche, Ross et Co. et elle a dû repartir à zéro. Elle n'aurait pas eu à utiliser tout ce temps professionnel original si elle avait eu une période de transition. Je pense donc que cela s'équilibre.

M. MacKay: Vous prétendez donc qu'il serait surprenant de voir des frais supplémentaires à la suite de la nouvelle procédure que vous avez mise en application.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Non, cela ne me surprendrait pas mais je pense que cela sera insignifiant. Je pense que c'est rentable. C'est ce qu'on m'a dit et je le crois.

M. MacKay: Qu'en est-il de la Banque du Canada? N'avez-vous pas dit que cette procédure serait également appliquée à la Banque du Canada?

M. Turner (Ottawa-Carleton): La Banque du Canada a deux vérificateurs.

M. MacKay: Oui.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Deux firmes de vérificateurs et l'une est nommée chaque année. En d'autres termes, il y a toujours un chevauchement qu'il n'ait pu ignorer.

M. MacKay: Et c'est un des facteurs dont vous avez tenu compte en envisageant un . . .

M. Turner (Ottawa-Carleton): Oui, monsieur, sauf que j'ai pensé qu'un terme de deux ans était trop court pour une entreprise telle que le CN, et que quatre à cinq ans était meilleur.

M. MacKay: Néanmoins, vous ne voyez aucun avantage à mêler le ministère de l'Auditeur général dans ce genre de vérification à grande échelle pour lui donner, disons, un point de départ pour s'agrandir et accroître ses moyens.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je vois tous les avantages qu'on peut retirer à accroître les possibilités de l'Auditeur général pour faire ce que l'Auditeur général devrait faire en passant en revue les comptes publics des ministères et des organismes relevant directement des ministres et des ministères. Je ne pense pas qu'éparpiller au maximum les services de l'Auditeur général le rehausserait tout lorsqu'on a besoin d'environ 150 personnes de plus pour faire ce travail. Je ne dis pas que cette proposition ne revêt pas d'avantages, je dis simplement qu'entre l'Auditeur général et une firme privée de comptables agréés professionnels, plus équipée, plus habituée à traiter d'opérations commerciales telles que le CN, le meilleur choix est de permettre à une firme privée de le faire. C'est une simple question de jugement.

M. MacKay: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Ellis, et ensuite monsieur Blenkarn.

M. Ellis: Monsieur le ministre, j'ai un certain nombre de questions à poser. Je vais essayer de toutes les poser. Premièrement, le ministre a promis la dernière fois de s'expliquer, au sujet du problème du hiatus et du chevauchement. J'aimerais savoir s'il est disposé maintenant à me donner une explication.



## [Texte]

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** As I understand it, the question was "Why was Bill C-4 written to overlap with Bill C-186 and why was Bill C-164 written to leave a six-month hiatus?"

**Mr. Ellis:** That is right.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** As to the overlap every financial and guarantee act since at least 1952, such as we have here, has had a six-month overlap. This overlap, I am advised, is customary to give continuity to the company's operations pending approval of the annual capital budget by the Governor in Council and the passing of the next financial and guarantee act. Each act provides that the money spent for the six-month overlap period is to be included in the budget for the calendar year in which it is spent thus avoiding a duplication. There is an overlap but no duplication.

Secondly, on the matter of the apparent hiatus, I think I showed the committee last Thursday, Mr. Chairman, that the two companies' sources of funds, together with some borrowings from commercial sources in the case of the CNR in 1972, was sufficient to meet their capital expenditures for the years 1971 and 1972 without any additional financing from the government. Preferred stock and auditors for 1971 were provided for in the 1970 Financial and Guarantee Act. The only provisions which, as it now turns out, would have been required for 1972 were firstly, the guarantee of the notes which Air Canada issued in the financing of Rolls Royce; secondly, the appointment of auditors for 1972; and thirdly, the purchase of preferred stock of the CNR by the Minister of Finance. If the preferred stock had been purchased in 1972, it would have avoided the CNR turning to commercial sources to supplement its internal funds in that year. These three items are provided for in the bill which is now being considered by this committee retroactively for 1972 and for the current year.

**Mr. Ellis:** Obviously somebody has done your homework for you, Mr. Turner. You have read it extremely well.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes.

**Mr. Ellis:** I wonder if I might pass to you a little sketch that I have made...

**Mr. Turner (London East):** He is a good Minister.

**Mr. Ellis:** I will reserve judgment on that—that would indicate that perhaps we have missed an entire bill on the way through as I ran through it. I went back and found also that the bills were overlapped for six months and it looks to me, according to that little sketch, that we may well have missed an entire bill. In other words, each year there has been a bill and each year there has been a bill with an overlap, but because we did not have a bill in 1972, there could be no overlap and if you look at the very simple sketch there you will see that there is obviously a year in which no bill was introduced.

And that brings me back to Mr. Thomas' question: why the urgency if we can go a whole year without a bill?

## [Interprétation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Si j'ai bien compris, la question était la suivante: «Pourquoi le bill C-4 a été rédigé de façon à chevaucher avec le bill C-186 et pourquoi le bill C-164 a été écrit de manière à laisser un hiatus de six mois?»

**M. Ellis:** C'est exact.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** En ce qui concerne le chevauchement, toute loi financière est garantie depuis au moins 1952, comme c'est le cas ici, qu'on tient une période de chevauchement de six mois. Selon mes sources, ce chevauchement est coutumier pour permettre une certaine continuité aux opérations de la société en attendant l'approbation du budget annuel par le gouverneur en Conseil et l'adoption de la loi financière est la garantie suivante: chaque loi prévoit que l'argent dépensé pendant la période de chevauchement de six mois doit être inclus dans le budget pour l'année civile pendant laquelle il est dépensé évitant ainsi une duplication. Il y a chevauchement mais non pas duplication.

Deuxièmement, en ce qui concerne l'apparent hiatus, je crois avoir démontré au comité jeudi dernier, monsieur le président, que les sources de financement des deux compagnies, accompagnées de quelques emprunts en provenance de source commerciale dans le cas du CN en 1972, étaient suffisantes pour répondre à leurs dépenses d'équipement pour les années 1971-1972 sans financement supplémentaire du gouvernement. Des vérificateurs et des actions privilégiées ont été prévus pour 1971 dans la loi de financement et de garantie de 1970. Les seules dispositions qui, et ce qu'il apparaît maintenant, auraient été nécessaires pour 1972 étaient premièrement, la garantie des bons émis par Air Canada pour le financement de Rolls Royce; deuxièmement, la nomination de vérificateurs pour 1972; et troisièmement, l'achat d'actions privilégiées du CN par le ministre des Finances. Si les actions privilégiées avaient été acquises en 1972, le CN n'aurait pas été obligé de faire appel à des sources commerciales pour compléter son financement interne cette année-là. Les dispositions à ce sujet sont prises dans le projet de loi dont ce comité fait l'étude d'une manière rétroactive pour 1972 et cette année.

**M. Ellis:** De toute évidence, monsieur Turner, c'est quel-qu'un d'autre qui a fait ce travail pour vous. Vous l'avez très bien lu.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui.

**M. Ellis:** J'aimerais vous passer, si je le peux, un petit dessin que j'ai fait...

**M. Turner (London-Est):** C'est un bon ministre.

**M. Ellis:** Je m'abstiendrai de tout jugement pour le moment... qui démontrerait que peut-être nous sommes passés complètement à côté d'un projet de loi. J'ai fait des recherches et j'ai découvert aussi que les projets de loi se chevauchaient de six mois et il me semble, d'après ce petit schéma, qu'il pourrait bien nous manquer tout un projet de loi. En d'autres termes, chaque année il y a eu un projet de loi et chaque année il y a eu un projet de loi qui a chevauché, mais étant donné qu'il n'y en a pas eu en 1972, il n'y a pas eu de chevauchement et si vous regardez ce schéma très simple, vous verrez que, de toute évidence, que pour une année aucun projet de loi n'a été présenté.

Ceci me ramène à la question de M. Thomas: Pourquoi donc est-ce si urgent si nous pouvons nous passer d'un projet de loi pendant toute une année?

[Text]

• 1710

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** You have a little gap here from 1972 to 1973, and the only gap, as I said, is the appointment of auditors for 1972 and the purchase of preferred stock from CNR for the Minister of Finance.

**Mr. Ellis:** I appreciate that, but look at the little sketch and do you not agree that the way they have been running and what you told me—and it is correct back to 1952—that is the way they overlap.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** But there was nothing else approved for the year you see the gap. I thought I dealt with that in what I have just said to you.

**Mr. Ellis:** If there is nothing else to approve, looking at your Appendix F that you gave us, you show a parliamentary vote to cover a deficit for 1972 of \$17.8 million. When did Parliament vote that, what legislation?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** When the estimates were approved.

**Mr. Ellis:** In the estimates?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes.

**Mr. Ellis:** And there was no special legislation for that?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No, the deficit account is covered in the estimates and when the Appropriation Act confirming the estimates was passed by Parliament I take it that is when it was authorized.

**Mr. Ellis:** That brings me back again then. If we do that in the estimates, and in this year we can go back and pick up the \$40 million and a few other things like that, why do we bother with this legislation?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** This legislation does not deal with the operating expenses as such of the CNR; it deals with the power to borrow and the power to issue stock.

**Mr. Ellis:** But you are quite prepared to go back and do that a year later?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Technically speaking, as Mr. Foster points out to me, it is my power to lend rather than their power to borrow.

**Mr. Ellis:** The capital expense that we see in this bill of \$225,500,000 for the year 1972, in your opinion, does not require parliamentary approval?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No. The government needs authority from Parliament under this type of legislation to lend to the CNR and to issue preferred stock. The capital budget of the CNR comes by way of a budget which is tabled by, as I understand it, the Minister of Transport and then is dealt with in his estimates. The operating deficit, if there is one for the particular year, that would be included in the supplementary estimates of the Minister of Transport and that is dealt with by the Appropriation Act which confirms those estimates. That is the way it is done, as I understand it.

[Interpretation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Il y a un blanc de 1972 à 1973 et le seul blanc, comme je l'ai déjà dit, c'est la nomination de vérificateurs pour 1972 et l'achat d'actions privilégiées aux chemins de fer du CN pour le ministre des Finances.

**M. Ellis:** Je comprends bien, mais regardez ce petit schéma et ne pensez-vous pas que c'est comme cela que ça s'est passé et ce que vous m'avez dit est exact depuis 1952, c'est bien ainsi qu'il y a eu chevauchement.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Mais rien d'autre n'a été adopté pendant l'année où vous voyez ce trou. Je pense que j'ai déjà répondu à cela dans ce que je viens de dire.

**M. Ellis:** S'il n'y a eu rien d'autre à adopter, si je regarde votre appendice F, vous dites qu'il y a eu un crédit du Parlement accordé pour combler le déficit de 1972 qui s'élevait à 17.8 millions de dollars. Quand le Parlement a-t-il voté cela et par quel texte de loi?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Lorsque les prévisions budgétaires ont été adoptées.

**M. Ellis:** Dans les prévisions budgétaires?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui.

**M. Ellis:** Et il n'y a pas eu de texte législatif spécial pour cela?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non, le compte déficitaire est prévu dans les prévisions budgétaires et lorsque la Loi des subsides confirmant les prévisions budgétaires a été votée par le Parlement, ceci a été accepté, je crois.

**M. Ellis:** Je suis obligé d'intervenir à nouveau alors. Si nous faisons cela dans les prévisions budgétaires, et pour cette année nous pouvons revenir en arrière et prendre les 40 millions de dollars et quelques autres choses de ce genre, pourquoi nous préoccuper de ce texte de loi alors?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Cette loi ne traite pas des dépenses d'exploitation en tant que telles des chemins de fer du CN; elle traite du pouvoir d'emprunter et du pouvoir d'émettre des actions.

**M. Ellis:** Mais êtes-vous prêt à revenir en arrière et faire cela un an plus tard?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Comme M. Foster me le dit, techniquement j'ai le pouvoir de prêter au lieu que ce soit eux qui aient le pouvoir d'emprunter.

**M. Ellis:** Les dépenses d'établissement qui figurent dans ce projet de loi et s'élèvent à 225,500 mille dollars pour l'année 1972 n'exigent pas l'approbation du Parlement, selon vous?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non. Le gouvernement a besoin de l'autorisation du Parlement en vertu de ce genre de texte de loi pour prêter aux chemins de fer du CN et pour émettre des actions privilégiées. Le budget des chemins de fer du CN est présenté, je crois, comme budget du ministère des Transports et il est donc discuté avec les prévisions budgétaires. Le déficit d'exploitation, s'il y en a une année, entrerait dans le budget supplémentaire du ministère des Transports et cela se fait par le truchement de la Loi sur les subsides qui confirme ces prévisions budgétaires. Si j'ai bien compris, c'est ainsi que cela se passe.



[Texte]

**Mr. Ellis:** You sound a little vague about it and I am quite considerably more vague than you are. I think the entire matter needs to be dealt with and probably cleaned up.

**Mr. Chairman,** with those answers I do not think I want to ask any more questions at this time.

**The Chairman:** Mr. Blenkarn. I might suggest to the Committee that Mr. Blenkarn's name is the last one I have and if he takes his normal amount of time we could wind up at 5.30. I throw that out as a word of caution if anyone is sitting and has not raised their hand. Having said that, I recognize Mr. Blenkarn.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Minister, I am intrigued with your knowledge of the accounting field and consequently I would like to go back on the question of advances to purchase capital stock in the railways. I might point out to the Committee that in Clause 3 (1) there is a series of figures and strangely enough if you add up the telecommunications, the hotels and the power and affiliated companies you come to approximately the \$43 million that you are proposing for buying preferred stock. So I want to deal with those items because I think they are rather relevant.

The last time I was asking you questions in connection with hotels, you were rather flippant when you said that you thought we were doing pretty well in the hotel business. You mentioned the fact that the Queen Elizabeth Hotel in Montreal was an excellent investment. I note in going over the statement that this particular hotel is probably the most profitable operation because it happens to be managed by the Hilton hotel chain. Mr. Minister, I am wondering what investment the people of Canada have put in to building a hotel so it can be managed by a foreign owned corporation. Is this the way you are proposing to make advances to the railway so that foreign-owned corporations can manage the hotels for the railway?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I beg your pardon?

• 1715

**Mr. Blenkarn:** I thought maybe you might like to hear that one again.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No, just give me the last line.

**Mr. Blenkarn:** When we get into the question of hotels, the profitable hotels like the Hotel Vancouver and the Queen Elizabeth, including the Ville Marie restaurant, all those operations are managed by the Hilton hotel chain.

First of all, are we advancing money to this railway so that it can build hotels to have them managed by the Hilton hotel chain, and so that the foreign-owned operators can make a profit at the expense of the capital investment by Canadians; and would you please advise what you are doing here.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I think that if you want to examine the hotel operations of the railway, you should have the railway representatives here.

[Interprétation]

**M. Ellis:** Vous semblez ne pas être très sûr à ce sujet et je le suis certainement encore moins que vous. Je pense qu'il faudrait vraiment discuter à fond de cette question et mettre les choses au point.

Monsieur le président, avec ces réponses, je ne pense pas avoir d'autres questions à poser pour l'instant.

**Le président:** Monsieur Blenkarn. J'aimerais faire savoir aux membres du Comité que le nom de M. Blenkarn est le dernier que j'ai sur ma liste et s'il ne dépasse pas le temps qui lui revient normalement, nous pourrions ajourner à 17 h 30. Je le dis au cas où certaines personnes qui sont ici auraient oublié de lever la main. Ceci dit, je donne la parole à M. Blenkarn.

**M. Blenkarn:** Monsieur le ministre, votre connaissance du domaine comptable m'inquiète et, en conséquence, j'aimerais revenir sur la question des avances pour l'achat de capital-actions dans les chemins de fer. J'aimerais dire au Comité que l'article 3 (1) donne tout un ensemble de chiffres et, assez curieusement, si l'on y ajoute les télécommunications, les hôtels, les compagnies d'énergie et autres compagnies affiliées, on arrive à environ 43 millions de dollars, chiffre que vous proposez pour acheter les actions privilégiées. Je voudrais donc parler de cela car je pense que c'est assez important.

La dernière fois, je vous ai posé des questions sur les hôtels et vous avez été un peu désinvolte en disant que notre industrie hôtelière marchait très bien. Vous avez dit entre autres que l'hôtel Queen Elizabeth à Montréal était un excellent investissement. Or, en regardant la déclaration, je remarque que cet hôtel est sans doute l'opération la plus fructueuse car il se trouve que la direction est assumée par la chaîne des hôtels Hilton. Monsieur le ministre, je me demande quel genre d'investissements les Canadiens ont faits pour la construction d'un hôtel qui est géré par une compagnie étrangère. Est-ce là le genre de progrès que vous réservez aux chemins de fer de sorte que ce sont des sociétés étrangères qui gèrent les hôtels pour les chemins de fer?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je vous demande pardon?

**M. Blenkarn:** Peut-être aimeriez-vous que je vous le répète.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non, répétez-moi simplement la dernière partie de la question.

**M. Blenkarn:** Lorsque nous en venons à la question des hôtels, les hôtels rentables comme l'hôtel Vancouver et le Queen Elizabeth, y compris le restaurant Ville-Marie, toutes ces affaires sont gérées par la chaîne des hôtels Hilton.

Tout d'abord, avançons-nous de l'argent à ces chemins de fer pour qu'ils construisent des hôtels et les fassent ensuite gérer par la chaîne des hôtels Hilton de sorte que les gérants étrangers peuvent faire des profits aux dépens du capital investi par les Canadiens; dans ce cas pouvez-vous nous dire ce que vous faites ici.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je pense que si vous voulez traiter de l'exploitation des hôtels des chemins de fer, il vous faudrait faire venir des représentants des chemins de fer.

[Text]

**Mr. Blenkarn:** Mr. Minister, you are asking...

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Let me just finish, if I might, Mr. Chairman.

When it comes to a capital investment for hotels of \$5,600,000-odd by law—that is the CNR statute—two ministers, namely the Minister of Transport and the Minister of Finance, are responsible for recommending the capital budget of the CNR for approval. These are just the estimated requirements; they do not replace the capital budget which goes before Parliament in another way, under the signature of the Minister of Transport and the Minister of Finance, but dealt with by Parliament and by committees under the Minister of Transport's estimates.

It is a joint responsibility, and the officials of both our departments...

**Mr. Blenkarn:** You are jointly and severally responsible, so that I presumably should be able to ask you the same questions as the Minister of Transport and get the same answers.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No, but each department contributes its particular expertise. The assessment of budgets, obviously a complex undertaking, involves inevitably elements of judgment and assumptions.

Speaking generally, the Minister of Transport will look at this budget from the point of view of the operation of the railway itself and how the railway fits into the general transportation policy of the country.

The Minister of Finance looks at it in broader terms. I have to look at it in terms of not only profits to the company but service to the public and benefits to the national economy. I have also got to look at it in a broader framework, perhaps, than the Minister of Transport, in the sense that it is the particular responsibility of the Department of Finance to look at the budgets of all these Crown corporations and get a broad perspective as part of the expenditure proposals which have to be related to the over-all fiscal framework of the government.

This, of course, is part of the nonbudgetary accounts, not the budgetary accounts. I look at it on the basis of what would be a fair allocation, in terms of the representations I get from the various ministers as to what their budgets of the Crown corporations reporting to them should have.

**Mr. Blenkarn:** Do you not look at this budget on the basis of whether it is a reasonable use of capital in the national interest? And are you not the minister that is supposed to look at it with a fishy eye and make sure that the funds are being well employed? And would you not agree with me that running bars and restaurants, and hotels and building facilities, for foreign corporations is not necessarily the kind of thing that the Government of Canada should normally be embarking on with the use of public funds?

[Interpretation]

**M. Blenkarn:** Monsieur le Ministre vous demandez...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Laissez-moi terminer, avec la permission du président.

Lorsqu'il s'agit d'immobilisation pour des hôtels de quelque 5,600 mille dollars en vertu de la loi, je veux parler de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada—deux ministres, à savoir le ministre des Transports et le ministre des Finances ont la responsabilité de faire approuver le budget des Chemins de fer du CN. Ce sont simplement les exigences prévues; je ne remplace pas le budget qui est soumis au Parlement d'une autre manière, avec la signature du ministre des Transports et du ministre des Finances, mais que le Parlement et les comités décident en vertu des prévisions budgétaires du ministre des Transports.

La responsabilité incombe donc également aux responsables des deux ministères...

**M. Blenkarn:** Vous êtes responsable conjointement et séparément de sorte que je pourrais vraisemblablement vous poser les mêmes questions qu'au ministre des Transports et obtenir les mêmes réponses.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non, mais chaque ministre offre ses compétences particulières. L'évaluation des budgets qui est de toute évidence une entreprise compliquée comporte inévitablement des jugements et des suppositions.

De manière générale, le ministre des Transports envisage son budget du point de vue de l'exploitation des chemins de fer eux-mêmes et en fonction de la place qu'occupent les chemins de fer dans la politique générale des transports du pays.

Le ministre des Finances envisage de manière plus générale. Il faut que j'y songe non seulement en fonction des bénéfices que cela apporte à la compagnie mais également des services que cela rend au public et des avantages que cela comporte pour l'économie nationale. Il me faut aussi envisager les choses dans un cadre plus vaste sans doute que le ministre des Transports, en ce sens que c'est la responsabilité toute particulière du ministre des Finances d'étudier les budgets de toutes les sociétés de la Couronne et d'avoir une vue d'ensemble faisant partie des propositions de dépenses qui doivent être liées à l'ensemble du cadre fiscal du gouvernement.

Cela fait bien sûr partie des comptes non budgétaires, c'est en dehors des comptes budgétaires. Je le considère sous l'angle de ce qui serait une allocation juste en fonction des différents arguments qui me sont présentés par les ministres pour les budgets éventuels des sociétés de la Couronne qui leur sont comptables.

**M. Blenkarn:** N'envisagez-vous pas le budget en essayant de voir s'il utilise raisonnablement le capital dans l'intérêt national? Et n'êtes-vous pas le Ministre qui est censé le considérer d'un œil soupçonneux et veiller à ce que les fonds soient bien employés? Ne pensez-vous pas comme moi que l'exploitation de bars, de restaurants, d'hôtels et d'édifices par des sociétés étrangères n'est pas nécessairement le genre de choses dans lesquelles le gouvernement du Canada ne devrait pas normalement se lancer en utilisant les deniers publics?



[Texte]

**Mr. McRae:** At least we own the hotels.

**Mr. Blenkarn:** Let us get into the question of the owning of the hotels, then. What I am disturbed about, Mr. Turner, is that here we have a situation where we are going to use public funds to support the railway and, in particular, not the rail operation, but operations involving hotels, to a large extent located, not necessarily to serve rail passengers...

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Well, now, the Queen Elizabeth is right over the station.

**Mr. Blenkarn:** Yes, it happens to be; and I think it just happens to be.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** It was built right over the station deliberately.

**Mr. Blenkarn:** It happens to be the Hilton one, and it happens to be probably the most profitable one for the railway simply because Hilton Hotels operate it. But if you look at the statement, you will find...

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** And Hilton gets a service fee and the profits go to the CNR, and they render a service to their passengers; and anybody who has travelled to Montreal on the CNR from this town knows that a good many of us stay at the Queen Elizabeth because it is so convenient for railway passengers.

**Mr. Blenkarn:** That is right.

• 1720

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** That is a legitimate service and it always has been in this country—a legitimate accessory to railway operations. Take the Palliser in Calgary. CPR and CNR, both of them, have adopted this. It has been a natural part of the railway development in Canada.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Minister, you think, since it has been a natural part of railway development and since the transporting of people is really no longer an interest of these railways, that you should continue to build fancy hotels for them and have foreign-owned corporations manage them? Is that correct?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Hilton provides the CNR with a profit on both hotels.

**Mr. Blenkarn:** Let us get into the other hotels operated. We made \$400,000 on \$23.9 million worth of turnover. Do you treat that as a profitable hotel operation?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Which one is that?

**Mr. Blenkarn:** I am looking at your statement, page 16 of the Canadian National statement. While you are looking it up can you perhaps tell me where the little over \$5.5 million is going? Is it going to build another Hilton hotel or where is it going?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I do not get the point, really, Mr. Blenkarn.

[Interprétation]

**M. McRae:** Du moins les hôtels nous appartiennent.

**M. Blenkarn:** Venons-en à la question de la propriété des hôtels donc. Ce qui me préoccupe, monsieur Turner, c'est que nous nous trouvons dans une situation où nous allons devoir utiliser les deniers publics pour aider les chemins de fer et pas particulièrement l'exploitation des chemins de fer mais l'exploitation des hôtels qui dans une large mesure ne se trouvent pas nécessairement situés là où ils sont utiles aux voyageurs des chemins de fer.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Eh bien, le Queen Elizabeth est exactement en face de la gare.

**M. Blenkarn:** Oui il se trouve que ce soit le cas et je pense que c'est simplement un hasard.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Il a été construit délibérément en face de la gare.

**M. Blenkarn:** Il se trouve que c'est un hôtel Hilton et que c'est sans doute l'affaire la plus rentable pour les chemins de fer simplement parce que ce sont les hôtels Hilton qui s'occupent de la gestion. Mais si vous regardez la déclaration, vous verrez...

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Et Hilton obtient une allocation de service mais les bénéfices vont aux chemins de fer nationaux et ils rendent en même temps un service aux passagers; quiconque est allé à Montréal en chemin de fer en provenance d'ici sait que la plupart d'entre nous descendent au Queen Elizabeth parce qu'il est très pratique pour les voyageurs des chemins de fer.

**M. Blenkarn:** C'est exact.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est un service légitime et il l'a toujours été dans ce pays —un accessoire légitime à l'exploitation des chemins de fer. Prenez le Palliser à Calgary. Le CP et le CN l'ont tous deux adopté. Ce processus fait partie de l'évolution naturelle des chemins de fer au Canada.

**M. Blenkarn:** Vous croyez, monsieur le ministre, que, parce que ce processus fait partie de l'évolution naturelle des chemins de fer et parce que le transport des gens n'intéresse plus dorénavant ces compagnies, vous devriez poursuivre la construction de ces hôtels de luxe pour eux et obtenir que des sociétés à propriété étrangère en assurent la gestion? Est-ce exact?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Hilton permet au CN de réaliser des profits avec ces deux hôtels.

**M. Blenkarn:** Parlons des autres hôtels exploités. Nous avons retiré \$400,000 de revenu d'un chiffre d'affaires de 23,900 mille dollars. Considérez-vous cela comme un hôtel rentable?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** De quel hôtel s'agit-il?

**M. Blenkarn:** Je lis votre déclaration, la page 16 de la déclaration du Canadien National. Pendant que vous le cherchez, pourriez-vous me dire où cette maigre somme de plus de 5,500 mille dollars va aller? Servira-t-elle à construire un autre hôtel Hilton ou servira-t-elle à autre chose?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Monsieur Blenkarn, je ne comprends pas où vous voulez en venir.

[Text]

**Mr. Blenkarn:** My point is very simple. Maybe you do not get it, but I would like to know why this government is insisting on using people's money to build hotels when the ordinary business of the community, the ordinary commercial operators, can build their own hotels. You will even notice in the dog-gone statement that the Chateau Laurier lost a little money because private enterprise built hotels in the City of Ottawa. Really, Mr. Minister, why are we investing the people of Canada's money in building hotels for these railways when the railways have clearly indicated they are not too profitable in the operation of hotels.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** My responsibilities are directed to ensuring that the CNR, on its budget, has enough working capital and so on to operate on, enough borrowing authority and so on. How that money is spent is the responsibility of the board of directors. They are required to serve the public in the best way they as a board feel that they ought to serve.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Minister, you are passing money to this railway. Are you not going to take some look at whether this railway's directors, who may be just building empires for themselves, are using public money? This is your bill.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** There may be some members of the Committee who disagree with you. If you want to get direct answers on the investment choices of the CNR you will have the railway in front of you. But on an over-all, global budgetary picture, I am satisfied that a case was made out for those expenditures, for those estimated requirements. I am advised that most of the expenditures related to hotels, to which Mr. Blenkarn is referring, are related to renovations.

**Mr. Blenkarn:** And you have no idea what the total investment is in hotels?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I have not got that.

**Mr. Blenkarn:** You have no idea what the return on investment is in hotels? You have no idea what the use of the hotels for the railway business is?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Mr. Chairman, we are not financing hotels. We are financing the CNR, and the CNR decides through its board how that operation is going to be run.

**Mr. Blenkarn:** That would be an interesting thing if the CNR made a profit. But surely, Mr. Minister, you are responsible to look into that Crown corporation and if it is not making a profit, if it continues to come to the well for more money, surely your obligation is to look and say to this board of directors: "Fellows, there is a limit."

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** There are some who might say that the primary duty of the CNR is not to make a profit but to serve the people of Canada.

**Mr. Blenkarn:** That is an interesting thought. Perhaps, Mr. Minister, you could say whether, in connection with hotels, the primary operation is not maybe to serve the Hilton hotel chain.

[Interpretation]

**M. Blenkarn:** C'est très simple. Vous ne comprenez peut-être pas, mais j'aimerais savoir pourquoi ce gouvernement insiste pour utiliser l'argent du peuple afin de construire des hôtels alors que les hommes d'affaires de la collectivité, les administrateurs commerciaux ordinaires, peuvent construire leurs propres hôtels. On peut même lire dans cette sacrée déclaration que le Château Laurier a perdu un peu d'argent parce que les entreprises privées ont construit des hôtels à Ottawa. Vraiment, monsieur le ministre, pourquoi investissons-nous l'argent de la population canadienne dans la construction d'hôtels pour ces chemins de fer alors que ces derniers ont clairement démontré qu'ils n'étaient pas très bons dans l'exploitation d'hôtels.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Mes responsabilités sont d'assurer que le CN a dans son budget un capital de roulement suffisant pour fonctionner, un pouvoir d'emprunt suffisant, etc. Le conseil d'administration est responsable de la façon de dépenser ces fonds. Ils doivent servir le public de la meilleure façon qu'eux, en tant que conseil, ils estiment que le public devrait être servi.

**M. Blenkarn:** Monsieur le ministre, vous donnez de l'argent à cette compagnie de chemin de fer. N'allez-vous pas jeter au moins un coup d'œil sur la façon dont les administrateurs de cette compagnie, qui ne font peut-être que construire des empires pour eux-mêmes, utilisent ces fonds publics? C'est là votre bill.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Certains membres du Comité ne sont peut-être pas d'accord avec vous. Si vous voulez obtenir des réponses directes sur les décisions d'investissement du CN, demandez-leur lorsqu'ils comparaitront devant vous. Toutefois, au niveau du programme budgétaire général, global, je suis convaincu que ces dépenses, ces prévisions, sont justifiées. On m'informe que la majorité des dépenses au niveau des hôtels, ce à quoi M. Blenkarn fait allusion, sont au niveau des renovations.

**M. Blenkarn:** Vous n'avez aucune idée de l'investissement total dans les hôtels?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je n'ai aucun renseignement à ce sujet.

**M. Blenkarn:** Vous n'avez aucune idée des revenus que l'on obtient des investissements dans les hôtels? Vous n'avez aucune idée de l'utilisation faite des hôtels par les chemins de fer?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Monsieur le président, nous ne finançons pas des hôtels. Nous finançons le CN et le CN décide, par l'intermédiaire de son conseil d'administration, de la façon d'exploiter l'entreprise.

**M. Blenkarn:** Il serait intéressant de voir le CN faire un profit. Monsieur le ministre, vous avez sûrement la responsabilité d'examiner cette société de la Couronne et si elle ne réalise pas de profit, si elle continue à venir demander plus d'argent, vous avez sûrement pour obligation de dire à ce conseil d'administration: «Messieurs, il y a une limite».

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Certains pourraient affirmer que l'obligation du CN n'est pas de faire des profits, mais de servir la population du Canada.

**M. Blenkarn:** C'est là une idée intéressante. Monsieur le ministre, vous pourriez peut-être nous dire, si, à propos des hôtels, l'objectif premier n'est peut-être pas de servir la chaîne d'hôtels Hilton.



[Texte]

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No, as I understand it but you can get a more specific answer from the CNR management when they are here, the Hilton hotel chain have a management contract, but the profit goes to the CNR.

**Mr. Blenkarn:** Now can I use more of my time to get on to the question of a certain tower that you are financing in the City of Toronto. I would like to know from you, Mr. Minister, how the CNR got the right to go ahead and build this tower? It is already in the course of construction. Why is this government approving the building of that tower and is prepared to put and direct \$8.8 million into it? Is it a monster phallic symbol?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** It depends. It is all in the mind of the beholder. I can confirm that an economic evaluation was made prior to the Order in Council authorizing the CNR to make that investment.

**Mr. Blenkarn:** Would you table the economic proposal on that?

• 1725

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No. You will have to ask the Minister of Transport whether he would be willing to table that. I do not have that under my authority.

**Mr. Blenkarn:** A minute ago you told this Committee that the Minister of Transport's basic obligation was to look into the transport, the social problems and the moving-of-people problems and your authority was to look into the financial matters.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No, that is not exactly what I said, Mr. Chairman.

**Mr. Blenkarn:** You are jointly responsible as the Minister of Finance.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I said that we are jointly responsible. I said that, as a division of duties, theirs was to look more closely at the operating requirements of all aspects of the CNR including its investment, including its hotels. I was more particularly concerned. He is satisfied to look at the capital requirements of the CNR and the total global picture of what other Crown corporations would require and the fiscal or cash position of the government. I had to reconcile those priorities, but the more specific responsibility for the budget as an operating budget lies with the Minister concerned.

**Mr. Blenkarn:** There was an Order in Council then, after a full examination of the possible profits of this tower authorizing the CNR to invest in this and that is the reason that this tower, at \$8.8 million, is mentioned in the bill. Is that correct?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes.

**Mr. Blenkarn:** But you are unwilling to table the prospects for this tower or to indicate to this Committee that this particular investment by the railway is likely to make a profit on the investment of the people's money.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Let me just read Section 31 of the Canadian National Railways Act which comes under the heading of Finance:

[Interprétation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** A mon avis, non. Vous pouvez toutefois obtenir une réponse plus précise des administrateurs du CN lorsqu'ils comparaitront devant le Comité. La chaîne d'hôtels Hilton détient un contrat de gestion, mais les profits vont au CN.

**M. Blenkarn:** J'aimerais maintenant utiliser un peu de mon temps pour poser certaines questions à propos d'une certaine tour dont vous financez la construction à Totonto. J'aimerais savoir, monsieur le ministre, comment le CN a obtenu l'autorisation de construire cette tour? Elle est déjà en voie de construction. Pourquoi le gouvernement autorise-t-il la construction de cette tour et est-il prêt à y investir 8,800 mille dollars? Est-ce un symbole phallique monstre?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Tout dépend de l'oeil avec lequel vous voyez les choses. Je puis confirmer qu'une analyse de rentabilité a été faite avant que le décret du conseil autorise le CN à faire cet investissement.

**M. Blenkarn:** Pourriez-vous déposer cette analyse de rentabilité?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non. Il vous faudra demander au ministre des Transports s'il est prêt à le faire. Cette question n'est pas de ma compétence.

**M. Blenkarn:** Il y a un instant, vous disiez au Comité que l'obligation fondamentale du ministre des Transports était de surveiller les transports, les problèmes sociaux et les problèmes de déplacement des gens, et que vous aviez pour fonction d'étudier les questions financières.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non, ce n'est pas tout à fait ce que j'ai dit, monsieur le président.

**M. Blenkarn:** Que vous étiez conjointement responsable en qualité de ministre des Finances.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** J'ai dit que nous étions conjointement responsables à cause de la répartition des tâches. Il doit étudier de plus près tous les besoins d'exploitation du CN, y compris ses investissements, y compris ses hôtels. Mon intérêt est plus limité. Il se contente d'étudier les besoins en capital du CN et l'ensemble des besoins des autres sociétés d'État ainsi que la situation fiscale ou liquide du gouvernement. Je dois concilier ces priorités, mais la responsabilité plus précise du budget, comme budget d'exploitation, incombe au ministre en cause.

**M. Blenkarn:** Il y a donc eu un décret du conseil, une fois que l'on eut entièrement examiné les profits possibles de cette tour, qui a autorisé le CN à investir dans cette construction et c'est pour cette raison que cette tour, d'un coût de 8.8 millions de dollars, est mentionnée dans le bill. Est-ce exact?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui.

**M. Blenkarn:** Vous n'êtes toutefois pas prêt à déposer les analyses prospectives pour cette tour, ou à indiquer au Comité si cet investissement par le chemin de fer a des chances de faire réaliser un profit à l'investissement de fonds publics.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** J'aimerais vous lire l'article 31 de la loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, sous la rubrique des finances:

[Text]

31. The National Company ...

That is the CNR. I am reading Section 31.

... may, with the approval of the Governor in Council, ...

And that approval was given in this particular case, the CNR tower.

... acquire, hold, guarantee, pledge and dispose of shares in the capital stocks, bonds, notes, securities or other contractual obligations whatever of any railway company, or of any transportation, navigation, terminal, telecommunication, express, hotel, electric or power company or of any other company authorized to carry on any business incidental to the working of a railway, or any business that, in the opinion of the Board of Directors may be carried on in the interests of the National Company.

Your question, then, is more properly directed either to the Minister or to the President or the Chairman of the CNR as to how, in their opinion, this business is carried on in the interests of the national company. That is where you ought to satisfy yourself. The best evidence you can get is from either the Board or the ...

**Mr. Blenkarn:** There is a study, Mr. Minister. Have you seen this study?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes.

**Mr. Blenkarn:** Can you explain to this Committee the details of that study indicating if this investment will return a profit to the railway to enable it to pay its other obligations and if this tower is essential in the operation of this railway as a public service.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** The best evidence you can get on that is either the board of directors or the president of the railway itself. You will have them before your Committee. They are the ones who have the authority under Section 31 of the CNR Act to make that investment.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Minister, these people are employees of the Crown corporation; you are the Minister responsible to Parliament. A member of Parliament is asking you to advise us, as a member of Parliament who has seen the study and who refuses to table it, what are the terms of this study that led you to the belief that this was a good place to put the people's money.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** That particular expenditure was not my primary responsibility. That lies in the opinion of the Board of Directors of the CNR and you will have them or the President before you.

**The Chairman:** Mr. Blenkarn, the Chair has been generous with your time.

**Mr. Blenkarn:** I have more questions.

**The Chairman:** I will put you down again if that is the wish of the Committee.

[Interpretation]

31. La Compagnie du National ...

C'est-à-dire le CN. Je lis l'article 31.

... peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, ...

Et cette approbation a été donnée dans le cas de cette tour du CN.

... acquérir, détenir, garantir, nantir et aliéner des actions de capital, des obligations, billets, valeurs ou autres obligations contractuelles quelconques d'une compagnie de chemin de fer, ou d'une compagnie de transport, de navigation, de tête de ligne, de télécommunication, de messagerie, d'hôtels, d'électricité ou d'énergie, ou de toute autre compagnie autorisée à faire des opérations se rattachant au fonctionnement d'un chemin de fer, ou des opérations qui, de l'avis du Conseil d'administration, peuvent être faites dans l'intérêt de la Compagnie du National.

Donc, votre question s'adresse plus précisément au ministre ou au président ou au président du conseil d'administration du CN, à savoir s'ils estiment que cette entreprise est réalisée dans l'intérêt de la Compagnie du National. Voilà où vous devez obtenir une réponse. La meilleure réponse que vous pouvez obtenir vient soit du conseil d'administration ou du ...

**M. Blenkarn:** Il y a une étude, monsieur le ministre. Avez-vous vu cette étude?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui.

**M. Blenkarn:** Pouvez-vous fournir au Comité des détails à propos de cette étude afin d'indiquer si cet investissement permettra au chemin de fer de réaliser un profit afin de rembourser ses autres obligations et si cette tour est essentielle au fonctionnement de ce chemin de fer en tant que service public?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** La meilleure réponse que vous pouvez obtenir à ce sujet proviendrait du conseil d'administration ou du président du chemin de fer. Ils comparaitront devant le Comité. Ce sont eux qui ont l'autorité, en vertu de l'article 31 de la loi sur les chemins de fer nationaux, de faire cet investissement.

**M. Blenkarn:** Monsieur le ministre, ces gens sont des employés de la société d'État; vous êtes le ministre comptable au Parlement. Un député vous demande de nous dire, à titre de député, qui a vu cette étude et qui refuse de la déposer, quels sont les éléments de cette étude qui vous ont convaincu que c'était là un bon investissement des fonds publics.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je ne suis pas le premier responsable de cette dépense. La décision en revient au conseil d'administration du CN dont les membres ou son président, comparaitront devant vous.

**Le président:** Monsieur Blenkarn, la présidence a fait preuve de générosité en ce qui concerne votre temps de parole.

**M. Blenkarn:** J'ai d'autres questions.

**Le président:** J'inscrirai votre nom de nouveau si le Comité le désire.



[Texte]

Mr. Rose, you promised me only five minutes.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, you made some remarks earlier, to the effect that there were no more people on your list.

**The Chairman:** There was not until you held up your hand.

**Mr. Rose:** Are there no more after me?

**The Chairman:** Well, Mr. MacKay has been raising his hand and I have been reluctant to see it, but if it is the wish of the Committee to sit until 6 o'clock, I will see it. I am in the hands of the Committee. I had hoped that we could adjourn at 5.30 o'clock but it does not look like it.

**Mr. Kuntz:** Mr. Chairman, is this not still a first round?

• 1730

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Rose:** I understand, from what you have just said, that we are not going to finish at 5.30 p.m.

**The Chairman:** If anybody wants to move that we adjourn we will adjourn, if that is the Committee's wish. The Chair does not determine exactly when we adjourn; that is the Committee's decision. The Chair can determine when the meeting should begin, but the Committee determines when it ends.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, many people want to ask questions and I wonder if we can finish in the next half hour. Or should we now determine to come back at another time?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** If I might, through the courtesy of the Chairman, make a comment.

I am at the disposal of the Committee, and that is fine. But when you get into the particular operating requirements of the railway or the operating requirements of the Ministry of Transport then your best witness is either the Minister of Transport or the management of the railway. I suggest to you that I am better equipped to give you answers on the over-all financial picture of the borrowing requirements as they fit into the general fiscal picture of the country. But your best evidence is the Minister directly responsible. However, I will do the best I can, if I feel I have the...

**The Chairman:** I think we can adjourn Mr. Rose, if you want my opinion.

**Mr. Rose:** The reason I wanted to ask is that I would be prepared to adjourn now. I had intended to ask questions, and I had not very many. However, Mr. Blenkarn brings out the worst in me and I was motivated by some of his remarks.

Perhaps I might ask whether the Minister, since he is responsible for the over-all financing, has defended the construction of hotels as they are related to railroads—out of public funds—and if he is committed to the continuance of this method of providing that sort of facility in conjunction with the railroads? Do you think perhaps the time for that is now past?

[Interprétation]

Monsieur Rose, vous m'avez promis de ne prendre que cinq minutes.

**M. Rose:** Monsieur le président, vous avez déclaré plus tôt qu'il n'y avait personne d'autre sur votre liste.

**Le président:** Il n'y avait plus personne avant que vous ne leviez la main.

**M. Rose:** Il n'y a personne d'autre après moi?

**Le président:** Eh bien, M. MacKay a levé la main et j'hésitais à le remarquer, mais si le Comité est prêt à siéger jusqu'à six heures, je lui donnerai la parole. La décision est entre les mains du Comité. J'aurais espéré que nous levions la séance à 17 h. 30, mais il ne semblerait pas que nous le fassions.

**M. Kuntz:** Monsieur le président, nous en sommes toujours à la première ronde de questions?

**Le président:** Oui.

**M. Rose:** Si j'ai bien compris, nous n'allons pas lever la séance à 5 h. 30.

**Le président:** Si quelqu'un veut le proposer, nous le ferons, si le comité le veut. Le président ne choisit pas le moment précis où la séance est levée; c'est le comité qui décide. Le président peut choisir le moment où débute la réunion, mais le comité choisit le moment où elle se termine.

**M. Poulin:** Monsieur le président, beaucoup veulent poser des questions et je me demande si nous pouvons terminer d'ici une demi-heure. Devrions-nous peut-être décider de revenir?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Si le président le permet, j'aimerais faire une observation.

Je suis à la disposition du comité, ce qui est parfait. Toutefois, lorsque vous abordez les besoins opérationnels propres aux chemins de fer au ministère des Transports, votre meilleur témoin dans ce cas est soit le ministre des Transports soit la direction des chemins de fer. Je crois que je suis mieux en mesure de vous fournir des réponses à propos de la situation financière générale ou des emprunts nécessaires dans le cadre du régime fiscal de notre pays. Toutefois, votre meilleur témoin est le ministre directement responsable de la question. Néanmoins, je ferai de mon mieux si je crois que j'ai...

**Le président:** Monsieur Rose, si vous voulez mon avis, je crois que nous pouvons lever la séance.

**M. Rose:** Je voulais dire que je suis prêt à ce que nous levions la séance maintenant. Je voulais poser quelques questions. Toutefois, M. Blenkarn réveille mes pires instincts et certaines de ses observations m'avaient piqué.

J'aimerais demander au ministre si, étant donné qu'il est responsable des finances en général, il a défendu la construction des hôtels reliés aux chemins de fer à partir des fonds publics et s'il s'est engagé à continuer d'utiliser cette méthode pour offrir ce genre de services en collaboration avec les chemins de fer? Ne croyez-vous pas que le temps est peut-être passé pour ce genre de choses?

[Text]

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** That may well be, Mr. Chairman, but the primary responsibility for that will rest with the management of the CNR and with the Minister of Transport, who will have to make that assessment.

I might have some general over-all views when I review the budget with the Minister of Transport, and I suppose it is open to me to inquire of him whether the hotel business is properly an accessory to a railway company at the moment. But I think the fundamental judgment has to rest with the railway.

**Mr. Rose:** You are considering that inquiry.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** That is a relevant point, yes.

**Mr. Rose:** I wondered also, since you seem to be guided almost completely, because of your various replies to certain questions here, by information as to the spending requirements of the railroads, whether as Minister of Finance responsible for piloting this bill through you really take no responsibility or authority for policy but merely accept the budgets as presented by the railroad.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No, my officials cross-examine those budgets pretty carefully. I think it is helpful perhaps to compare the relationship between the government and the board of directors of a Crown corporation with that existing, say, between the directors of a holding company and the board of directors of a subsidiary. Now that is over-simplified and I think we have to be careful what generalizations we make.

There is no basic desire on the part of the government for any detailed interference with the operations of a Crown corporation, you know, in how it is run. That would not work. That is why we set it up in an independent Crown corporation—to give it some freedom of decision and choice and operation. And there is really not too much need for detailed intervention when that Crown corporation is managed by capable executives and guided by an experienced board of directors.

However, in discharging my responsibilities towards the taxpayer and towards this Committee of Parliament I have to be able to assure myself, and the government has to be able to assure itself, that in carrying on this business, of the CNR the company does so within its terms of reference and in an efficient way. In other words, I am concerned more with the strategic medium and long-term goals than with the everyday tactical operation of the company. And the most important aspect about strategic medium and long-term goals is of course the national interest. Then I have to weigh, in the terms of any Crown corporation, the profit motive as against serving the public interests because a Crown corporation is not necessarily in the game to make money, it is in the game to render an efficient public service, and it may have to do so, because of the national interest, in areas of that operation that are not necessarily profitable. So, that is the way I envisage what my responsibilities are to Parliament.

[Interpretation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est fort possible, mon-sieur le président, mais la responsabilité première en ce domaine revient à la direction du CN et au ministre des Transports, qui devront en juger.

Je peux avoir certaines opinions générales lorsque je revois le budget avec le ministre des Transports et je suppose qu'il m'est possible de lui demander si l'exploitation d'hôtels est véritablement accessoire à l'exploitation d'une société de chemins de fer à l'heure actuelle. J'estime toute-fois que le jugement doit être fait par les chemins de fer.

**M. Rose:** Vous songez à faire cette demande?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est un argument pertinent, oui.

**M. Rose:** Je me demandais également, étant donné que vous semblez être entièrement guidé, compte tenu de certaines réponses que vous avez faites à des questions, par les informations obtenues sur les dépenses des chemins de fer, si en tant que ministre des Finances responsable de la présentation de ce bill vous ne prenez en fait aucune responsabilité ni n'acceptez aucune autorité au niveau des politiques mais acceptez tout simplement les budgets qui vous sont présentés par les chemins de fer.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non, mes fonctionnaires examinent ces budgets avec beaucoup de soin. Je crois que l'on peut utilement comparer le rapport existant entre le gouvernement et le conseil d'administration d'une société de la Couronne avec celui existant, disons, entre les administrateurs d'une société de fiducie et le conseil d'administration d'une filiale. C'est là une simplification exagérée et je crois que nous devons être prudents dans nos généralisations.

Le gouvernement n'est au fond pas intéressé à intervenir de façon détaillée dans l'exploitation d'une société de la Couronne, c'est-à-dire dans la façon dont elle est administrée. Cela ne fonctionnerait pas. C'est pourquoi nous établissons ces entreprises en sociétés de la Couronne indépendantes afin de leur donner une certaine liberté de décision, de choix et d'administration. Il n'est pas vraiment nécessaire d'intervenir de façon détaillée lorsqu'une société de la Couronne est administrée par des cadres capables et guidée par un conseil d'administration expérimenté.

Toutefois, pour assumer mes responsabilités envers le contribuable et envers ce comité du Parlement, je dois pouvoir m'assurer, et le gouvernement doit pouvoir s'assurer que le CN est exploité dans le cadre de son mandat et de façon efficace. En d'autres termes, je m'intéresse plus aux objectifs stratégiques à moyen et long termes qu'aux détails courants de l'exploitation de la compagnie. L'aspect primordial des objectifs stratégiques à moyen et long termes est évidemment d'intérêt national. Pour toute société de la Couronne, il me faut alors opposer le rendement aux intérêts publics car une société de la Couronne n'a pas nécessairement pour but de faire de l'argent, son but est d'assumer un service public efficace, et il se peut qu'elle ait à le faire à cause de l'intérêt national dans des domaines où cela n'est pas nécessairement rentable. C'est ainsi que je comprends mes responsabilités devant le Parlement.



[Texte]

• 1735

**Mr. Rose:** I do not think anybody would quarrel with you, Mr. Turner, about the arm's length nature of Parliament as opposed to Crown corporations, but I think some of us, if we are critical of autonomous commissions and corporations, find it rather frustrating that we cannot reach them and frequently we get a reply from a Minister reporting for Crown corporation X, that he will inquire of the corporation and that is about as far as he is able to go.

You see, in the CNR—it is especially important to me and that is why I am so anxious to have the Committee travel—you run the risk, although we can beat our chests and talk about service, they might not necessarily make a profit, and if they do not make a profit then they are criticized for being inefficient, whereas a private corporation can skim the best markets and does not have necessarily the obligations. However, some of us tend to feel that these corporations and commissions behave little differently than a private corporation and for that reason I am interested. Although you indicate an arm's length approach to the long term policies as they effect of national interest, I wonder if you could be specific about that. Do not cut me off, I have 12 minutes.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** My approach, Mr. Chairman, is going to be a little more arm's length and global in its application than that of the Minister of Transport. The CNR reports to Parliament through the Minister of Transport, he has the direct responsibility. He may decide within the terms of reference of that corporation to keep an arm's length situation. Your question really goes to the parliamentary control over that corporation which really is exercised through your control and this Committee's control over the Minister of Transport. That is where the responsibility is.

My responsibility and the only reason I am before this Committee is that I have some responsibility for the global, financial requirements of the railway. I do not have any responsibility directly even to Parliament for how the thing is run.

**Mr. Rose:** I still go back to the observation I made from your replies to earlier questions that really you accept their recommendations here because you really have no other alternative.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No.

**Mr. Rose:** Because you are responsible for so many. Is that so?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** No, that is not so. The Deputy Minister and our people cross-examine both the Department of Transport and the railway as well as the Crown corporations to justify within their own terms of reference their expenditures within their own goals and their statutory authority. If those capital budgets are out of line in my opinion and have to be cut down, then we have to consult with the Department of Transport and with the railways as to where they tear it down. So, we have to make a fairly minute check, but we make it within the scope of our responsibility of balancing the priorities of

[Interprétation]

**M. Rose:** Personne ne vous contestera, monsieur Turner, la nature de l'étendue des pouvoirs du Parlement par rapport aux sociétés de la Couronne, mais je pense que certains d'entre nous, bien que critiques de commissions et de sociétés autonomes, trouvent relativement frustrant de ne pouvoir les atteindre et souvent à une question posée à un ministre faisant son rapport pour la société de la Couronne X qu'il s'inquiétera de cela auprès de la société et que c'est à peu près tout ce qu'il peut faire.

Pour ce qui est du CN, et cette question revêt une importance spéciale pour moi et c'est pourquoi je suis tellement désireux de voir le Comité se déplacer, on court le risque, même en se mettant la main sur le cœur et en parlant de service public et du fait qu'il ne fait pas nécessairement de profit, que s'il n'en fait pas qu'on le critique alors pour son inefficacité, alors qu'une société privée peut écumier les meilleurs marchés et n'a pas nécessairement d'obligations. Toutefois, certains d'entre nous ont tendance à croire que ces sociétés et ces commissions ont un comportement quelque peu différent de celui des sociétés privées et c'est pour cela que cela m'intéresse. Bien que vous parliez de démarches à distance pour les politiques à long terme dans la mesure où elles touchent l'intérêt national, j'aimerais bien que vous soyez un peu plus précis à ce sujet. Ne me coupez pas la parole j'ai 12 minutes.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Ma démarche, monsieur le président, va être un peu plus générale et globale dans son application que celle du ministre des Transports. Le CN fait son rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports qui en est directement responsable. Il peut décider dans le cadre de cette société de lui laisser la bride sur le cou. Votre question s'attaque plus particulièrement au problème du contrôle parlementaire sur cette société qui est en fait exercé par l'intermédiaire de votre contrôle et du contrôle de ce Comité des actions du ministre des Transports. C'est là que réside la responsabilité.

Ma responsabilité et la seule raison de ma présence devant ce Comité est que j'assume une certaine responsabilité en ce qui concerne les exigences globales et financières du chemin de fer. Je ne suis pas du tout directement responsable devant le Parlement en ce qui concerne le fonctionnement de cette société.

**M. Rose:** J'en reviens à l'observation que j'ai faite à la suite de vos réponses à des questions précédentes, à savoir que vous acceptez leurs recommandations ici car en fait vous ne pouvez pas faire autrement.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non.

**M. Rose:** Parce que vous avez tant de responsabilités. N'est-ce pas?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Non, ce n'est pas vrai. Le sous-ministre et nos fonctionnaires font un contre-examen du ministère des Transports et des chemins de fer comme ils le font pour toutes les sociétés de la Couronne pour justifier dans le cadre de leur mandat leurs dépenses par rapport à leurs propres objectifs et à leur autorité statutaire. Si ces budgets ne sont pas conformes à mon avis et doivent être diminués, ils nous faut alors avoir des consultations avec le ministère des Transports et les chemins de fer pour déterminer où faire la saignée. Il nous faut donc effectuer une vérification relativement minutieuse, mais

[Text]

the country and of the fiscal requirements of the government.

**Mr. Rose:** Are you equally responsible for this corporation with the Minister of Transport?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** For signing the capital budget.

**Mr. Rose:** I was wondering, for instance, if the Minister of Transport were reluctant, say, to have the Committee travel, perhaps we could get a reference through your ministry.

**An hon. Member:** You would pay one way.

**Mr. Rose:** You promised to send my colleague out if there was a one way ticket.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I would do that out of my personal pocket. I do not really mean that because I have a great affection for my friend, Arnold Peters. No, the liaison between Parliament, this Committee and the CNR is that of the Minister of Transport, the Minister you hold responsible for transportation matters in this country which you properly investigate, wherever your travels may take you. You would not want me to impinge beyond my—proper scope here.

**Mr. Rose:** What is the role of the Minister of Labour in this whole Committee?

• 1750

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I wanted to say I am relying for that answer, Mr. Chairman, not only on instinct but on Section 40 of the CNR Act, which says:

40. The annual report to the Board of Directors and auditors, respectively, shall be submitted to Parliament through the Minister of Transport.

So your prime interest in the questions that you really—when you want to probe, and you have every right to probe, those questions should be directed to the minister who has got that type of responsibility.

**The Chairman:** Mr. Rose, I have allowed you 12 minutes.

**Mr. Rose:** I have not had quite 12 minutes.

**The Chairman:** I have allowed you 12 minutes.

**Mr. Rose:** It may have seemed longer. I wonder, since the Minister of Labour has certain responsibilities for stations and that sort of thing, whether he is involved in this at all.

**The Chairman:** The Minister of Labour is in Labour. I would like to recognize Mr. MacKay.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I would like to accommodate Mr. Rose, as I always do. I like to accommodate him. If we could get just what he is trying to get at here.

**Mr. Rose:** I inquired once of the Minister of Transport—not the present Minister of Transport but a past Minister of Transport—having to do with the problem related to off-track facilities, and I was told that though certain off-track facilities—they are related to station rest rooms—were not at all resting in the horny hands of the Minister of Transport but in the gentle hands of the Minister of Labour.

[Interpretation]

nous le faisons dans le cadre de notre responsabilité qui est d'équilibrer les priorités du pays et des exigences fiscales du gouvernement.

**M. Rose:** En ce qui concerne cette société avez-vous une responsabilité égale à celle du ministre des Transports?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Pour ratifier le budget.

**M. Rose:** Je me demandais, par exemple, si le ministre des Transports n'était pas disposé, disons, à laisser le Comité voyager; vous pourriez peut-être en prendre la responsabilité.

**Une voix:** Vous pourriez payer l'aller.

**M. Rose:** Vous avez promis d'y envoyer mon collègue s'il n'y avait qu'un aller simple.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je prendrais l'argent dans ma propre poche. Je ne dis pas cela vraiment sérieusement car j'ai beaucoup d'affection pour mon ami, Arnold Peters. Non, la liaison entre le Parlement, ce Comité et le CN est assuré par le ministre des Transports; le ministre que vous tenez responsable pour les questions de transport dans ce pays et sur lesquelles vous enquêtez où que vos voyages vous conduisent. Vous ne voudriez pas que je sorte du cadre de mes responsabilités.

**M. Rose:** Quel est le rôle du ministre du Travail dans ce Comité?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je vous l'ai dit, monsieur le président, que dans ma réponse je ne m'en remettais pas simplement à mon intuition, mais directement à l'article 40 de la Loi des chemins de fer nationaux qui stipule que:

40. Les rapports annuels des conseils d'administration et des vérificateurs, respectivement, sont effectivement soumis au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

Vous avez donc tout intérêt lorsque vous voulez poser des questions, lorsque vous voulez savoir certaines choses, et vous en avez tout à fait le droit, de poser ces questions au ministre qui a ce genre de responsabilité.

**Le président:** Monsieur Rose, je vous ai accordé 12 minutes.

**M. Rose:** Je n'ai pas encore épuisé mes 12 minutes.

**Le président:** Je vous ai accordé 12 minutes.

**M. Rose:** Cela peut avoir semblé plus long. Étant donné que le ministre du Travail a certaines responsabilités en ce qui concerne les gares et ce genre d'installation, je me demande si cette affaire le touche.

**Le président:** Le ministre du Travail s'occupe de travail. Je donne maintenant la parole à M. MacKay.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** J'aimerais satisfaire M. Rose, comme je le fais toujours. J'aimerais le satisfaire. Nous pourrions peut-être essayer de savoir où il veut en venir.

**M. Rose:** J'ai questionné une fois le ministre des Transports, non pas l'actuel ministre des Transports mais un de ses prédécesseurs, au sujet du problème relatif aux installations ferroviaires, et on m'a répondu que bien que certaines installations ferroviaires il s'agit des toilettes de gares, ne reposaient pas entre les mains calleuses du ministre des Transports, mais entre celles beaucoup plus douces du ministre du Travail.



## [Texte]

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** It beats me.

**Mr. Rose:** And I wondered where the division lay.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I really cannot answer that. I just do not know the answer to that question.

**The Chairman:** Mr. MacKay, and I hope that if there is anybody else you would be very brief and quick so that we can wrap it up at 6 p.m. All right, Mr. Kuntz. Go ahead, quickly.

**Mr. Kuntz:** I promise you I will be very brief. Mr. Minister, on the consolidated balance sheet as of December 31, 1972, it lists report of depreciation. Is this depreciation actual allowable depreciation, or in using the term "recorded" is there depreciation that is not recorded? The reason I ask is that how you show your depreciation on your books could have quite a bearing on how your operations look.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** If you look at Note 1 over the page to those consolidated statements, just over the page, page 40, you will see halfway down on Note No. 1, property investment.

The depreciation rates used are based on the estimated service life of the properties but do not provide for depreciation which was not recorded in prior years under the replacement and retirement accounting principles then in force.

So, its actual traditional depreciation is based on the estimated life of the equipment.

**Mr. Kuntz:** It is the actual depreciation.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes.

**Mr. Kuntz:** That is fine.

**The Chairman:** Mr. MacKay, do you have a question?

**Mr. MacKay:** Just one question, Mr. Chairman, please, to the Minister. Mr. Minister, it has to do with Clause 11 of the bill and it also has to do with what you said in your last appearance here with reference to Clause 11, in which you stated that it means that this clause, again Clause 11, allows the Minister of Finance to make interest-free working capital loans where the CNR has insufficient funds to pay its bills and so on. Mr. Minister, I gather again that the general purport of what you said, that the CN has had pretty good internal earnings the last couple of years—but referring to Mr. Blenkarn's line of questioning, supposing you do run into a lot of difficulties with hotel operations and some of the other related activities which the CNR is running. Does not in effect Clause 11 allow you to come back here in effect and ask on a retroactive basis for Parliament to approve potentially a heck of a lot of money that has been lost some months ago? Do you not foresee this as a danger if there are substantial deficits run up?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I think here again we have got to divide—how this works. If there is a loss...

## [Interprétation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Très surprenant.

**M. Rose:** Et je me demandais où on traçait la ligne.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je ne peux vraiment pas vous répondre. Je ne connais pas la réponse.

**Le président:** Monsieur MacKay, et j'espère que s'il y a quelqu'un d'autre, vous serez assez bref et rapide pour que nous puissions en finir à 6 h 00. Très bien, monsieur Kuntz. Allez-y, vite.

**M. Kuntz:** Je vous promets d'être très bref. Monsieur le ministre, dans le bilan au 31 décembre 1972, il y a un rapport d'amortissement. S'agit-il de l'amortissement autorisé, ou en utilisant le terme «enregistré», y a-t-il un amortissement qui n'est pas enregistré? Si je pose cette question, c'est que la manière de présenter l'amortissement sur les livres de comptes peut avoir une assez grande influence sur l'apparence donnée aux opérations.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Si vous voulez bien regarder la note 1 derrière la page de ces bilans, à la page 40 vous verrez au milieu à la note numéro 1, la rubrique investissement en matériel.

Les taux de dépréciation utilisés sont fondés sur l'estimation de durée de service de ces matériels, mais ne tiennent pas compte de l'amortissement qui n'a pas été enregistré au cours des années précédentes aux termes des principes de comptabilité de remplacement et de retrait alors en vigueur.

L'amortissement traditionnel réel se fonde donc sur l'estimation de durée de l'équipement.

**M. Kuntz:** Il s'agit de l'amortissement réel.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est exact.

**M. Kuntz:** Très bien.

**Le président:** Monsieur MacKay, avez-vous une question à poser?

**M. MacKay:** Une simple question, monsieur le président, s'il vous plaît au ministre. Monsieur le ministre, il s'agit de l'article 11 du projet de loi et il s'agit également de ce que vous avez dit au cours de votre dernière comparution ici au sujet de cet article 11, au cours de laquelle vous avez dit que cela signifie que cet article, une fois de plus l'article 11, autorise le ministre des Finances à faire des prêts de fonds de roulement sans intérêt lorsque le CN n'a pas suffisamment de fonds pour payer ses factures, etc. Monsieur le ministre, si j'ai bien compris ce que vous avez dit, les gains internes du CN au cours des deux dernières années ont été assez bons, mais pour revenir aux questions de M. Blenkarn en supposant que la Société connaisse des difficultés avec ses hôtels et certaines de ses autres activités connexes, l'article 11 ne vous permet-il pas en fait de vous présenter ici et de demander sur une base rétroactive au Parlement d'approuver des sommes d'argent relativement importantes qui ont été perdues il y a quelques mois? Ne pensez-vous pas que cela puisse représenter un danger s'il y a des déficits substantiels?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Il faut encore une fois de plus faire la part des choses. S'il y a une perte...

[Text]

Mr. MacKay: Supposing it is a serious loss.

• 1745

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): If there is a loss, that loss appears on the deficit operating account and must be covered by an estimate. The Minister of Transport, therefore, has to respond to whatever committee reviews that estimate.

It may be that some of the moneys authorized here are in that losing operation, and it takes six months to catch it. But obviously if there is a deficit being incurred in one aspect of the operation, that would be one of the factors we would look at in future authorizations.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I have only one question, Mr. Chairman, to the Minister. I believe he pointed out today, and it was substantiated by the previous Minister of Transport when he appeared before the committee the last time the CNR financing bill was considered, that this whole mechanism, the whole operation of the financial structure and the funding mechanism for Air Canada and CNR is not necessarily a satisfactory system. If I might just quote Mr. Jamieson at page 119 of the Transport Committee proceedings in 1971, dated 16 February, 1971, he said this:

It is not an entirely satisfactory system from the standpoint of the Committee or I may say from the standpoint of the government.

He goes on to say:

I have been saying to both of these corporations that they should really have a further forward forecasting mechanism and I have been trying to get both of them on a five-year forecasting period. In the case of CNR, this has been achieved to quite a considerable extent in the current year, that is in the 1971-72 cycle. There is always this lag in this particular bill in this measure. As I say, I agree with you that it is not a very satisfactory way of doing it because in a sense we are really approving something of which a good deal has already been done...

In your testimony today you indicated that you are not entirely satisfied with the whole financial structure and the mechanism of funding. I think the Minister of Transport at that time indicated that there was a review under way with the view, hopefully, of finding a new structure and a new funding mechanism.

I am wondering, Mr. Minister, if you can give this Committee any assurance that this evaluation is currently going on, and whether we can look forward at some future date to a complete revision of the financial operating structures of these two corporations so that we could get away from this business of approving money which has been spent.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Yes, Mr. Chairman, the evaluation is still going on. It would be my hope too that we could bring up a piece of more permanent legislation that would obviate the necessity of this.

[Interpretation]

M. MacKay: Supposons qu'il s'agisse d'une perte grave.

M. Turner (Ottawa-Carleton): S'il y a une perte, cette perte apparaît comme un déficit dans le compte de fonctionnement et doit être couverte par un budget. Le ministre des Transports doit donc donner des comptes au comité qui examine les prévisions budgétaires.

Il se peut que certains des crédits alloués le soient pour une affaire qui marche à perte et qu'il faille six mois pour rattrapper le déficit. Mais de toute évidence il y a un déficit pour l'un des aspects de l'exploitation ce serait l'un des facteurs qu'il nous faudra prendre en considération pour les autorisations futures.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'ai une seule question à poser au ministre, monsieur le président. Il a souligné aujourd'hui et l'ancien ministre des Transports avait abondé dans son sens lorsqu'il avait comparu devant le Comité la dernière fois que nous avons étudié le projet de loi de financement des Chemins de fer Nationaux, que tout ce mécanisme, toute cette opération de structure financière et cette allocation de fonds pour Air Canada et les Chemins de fer Nationaux n'est pas nécessairement un système satisfaisant. Si je puis me permettre de citer M. Jamieson, il disait à la page 119 des procès-verbaux du Comité des transports du 16 février 1971:

En fait, ce n'est pas un système tout à fait satisfaisant aussi bien du point de vue du Comité que du point de vue du gouvernement.

Il dit encore:

Ces deux sociétés, je leur ai dit, devraient avoir un système de planification beaucoup plus au point et je leur ai demandé d'établir des plans sur quatre ou cinq ans. Le CN y a réussi, dans une large mesure, cette année-ci. Mais il y a toujours ce manque dans ce bill particulier; je suis tout à fait d'accord avec vous, ce n'est pas une façon très satisfaisante d'agir car nous approuvons quelque chose qui a été déjà fait en partie...

Lors de votre témoignage d'aujourd'hui, vous dites que vous n'êtes pas entièrement satisfait de l'ensemble de la structure financière et du mécanisme de financement. Je pense que le ministre des Transports a dit à ce moment-là qu'une étude était en cours et que l'on pouvait espérer qu'elle permettrait de trouver une nouvelle structure et un nouveau mécanisme de financement.

Je me demande, monsieur le ministre, si vous pouvez assurer ce Comité que cette évaluation se fait effectivement en ce moment et si nous pouvons envisager à une date ultérieure une révision complète des structures d'opérations financières de ces deux sociétés de sorte que nous puissions nous passer d'approuver l'allocation de fonds qui ont déjà été dépensés.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Oui, monsieur le président, cette évaluation est toujours en cours. J'espère aussi que nous pourrions constituer un texte législatif plus durable qui nous permettrait d'éviter cela.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Is it a priority, Mr. Minister, as far as your Department of Finance is concerned? I realize that there is an inter-relationship with the Minister of Transport. But I believe there is split jurisdiction here. We continually get caught in the crossfire, that this question should be directed to the Minister of Transport and that question should be directed to the Minister of Finance.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I would consider it a priority, yes. I think it would allow for better control by Parliament if we had a more permanent structure that did not operate retroactively the way this does.

**Mr. Mazankowski:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, I agree with the Minister, believe it or not. I agree basically with what he has told us here today. But my frustration is caused by the fact that the answer Mr. Mazankowski read today was in reply to one of my questions. I have been asking these questions on every bill since I have been here. I know that if we get the Minister of Transport in here and ask him about this method of financing, he will just throw up his hands and say he has nothing to do with that. He will say the same as the previous Minister did, that there is nothing he can do.

I would like to clarify something for the record, Mr. Minister, through you, Mr. Chairman. We can go back to page 9 of last week's testimony. In the bottom paragraph, you refer to Clause 11, and then you quote the clause overleaf. You quoted as follows:

• 1750

... the available revenues of a National System are not sufficient to pay all the operating and income charges of the National System as and when due, ...

Then you go on to say:

What does this mean? It means that this clause allows the Minister of Finance to make interest-free, working-capital loans where the CNR has insufficient funds to pay its bills and if the CNR and its subsidiaries do not generate enough cash before the end of the year to repay these advances... any insufficiency shall be provided for by subsequent deficit appropriation by Parliament.

I have no quarrel with that principle. What I quarrel with is the fact that, every year, we are asked to go back and approve these charges, if they have been incurred. For a year, they have already been spent. And I question, following Mr. Blenkarn, where the CNR makes bum investments on hotels or something else, and, instead of a profit, shows a sizeable loss, why we give them *carte blanche*, by this clause, which appears in every bill, to cover any losses they have incurred in the previous 12 months.

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** Est-ce une priorité, monsieur le ministre en ce qui concerne votre ministère des Finances? Je vois qu'il y a interrelation avec le ministère des Transports. Mais je pense que les compétences sont partagées. Dans cette joute oratoire nous nous faisons toujours prendre: cette question devrait être adressée au ministre des Transports et celle-là au ministre des Finances.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui, j'estime que c'est une priorité. Je pense que cela permettrait au Parlement de mieux contrôler les choses si nous avions une structure permanente qui n'ait pas d'effets rétroactifs comme c'est le cas ici.

**M. Mazankowski:** Merci.

**Le président:** Monsieur Thomas.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, que vous me croyiez ou non, je suis d'accord avec le ministre. Je suis pour l'essentiel d'accord avec ce qu'il nous a dit aujourd'hui. Mais je me sens un peu frustré en voyant que l'une des réponses lues aujourd'hui par M. Mazankowski était une réponse à une de mes questions. Depuis que je suis ici, je pose ces mêmes questions pour chaque projet de loi. Je sais que si nous arrivons à obtenir que le ministre des Transports vienne et que nous lui posons des questions sur la méthode de financement, il ne fera que lever ses mains au ciel et dire qu'il n'a rien à voir avec cela. Il dira la même chose que le ministre préalable, à savoir qu'il ne peut rien y faire.

Monsieur le ministre, j'aimerais que monsieur le président me permette de donner quelques précisions. Revenons à la page 9 du témoignage de la semaine dernière. Dans le paragraphe du bas de la page vous renvoyez à l'article 11 et puis vous citez l'article de la page suivante. Vous avez cité ce qui suit:

... les revenus disponibles du réseau du national ne suffisent pas à acquitter tous les frais d'exploitation et les frais imputables sur le revenu au fur et à mesure de leur exigibilité...

Vous poursuivez en disant:

Qu'est-ce que cela signifie? Ça veut dire que le ministre des Finances pourra accorder des prêts pour couvrir les frais d'exploitation exempts d'intérêt lorsque le National n'a pas suffisamment d'argent pour payer ces factures et lorsque le CN et ses subsidiaires ne réussissent pas à réaliser suffisamment d'encaisses à la fin de l'année pour rembourser les avances... Toutes les insuffisances doivent être comblées au moyen de crédits subséquemment votés par le Parlement.

Je n'ai rien contre ce principe. Ce qui me préoccupe c'est que chaque année on nous demande de revenir et d'approuver les sommes permettant à combler ces déficits lorsqu'il y a lieu. Pour une année, elles ont déjà été dépensées. Et je me demande, à la suite de M. Blenkarn, lorsque le CN fait des investissements amicaux sur les hôtels ou quelque chose de ce genre et au lieu d'obtenir des bénéfices il révèle les pertes importantes pourquoi nous devrions lui donner *carte blanche*, en vertu de cet article, qui existe dans tous les projets de Loi, pourquoi couvrir toutes les pertes subies pendant les 12 mois précédents.

## [Text]

I am concerned about this because I have asked this question every year; and the Minister of Transport always says he agrees. He says, "Yes, this is a bad clause. We should change it." But it appears every year.

Can we not get some assurance that the government will look this over? Why can you not, for example, treat the CNR as any other department of government? Let them bring in estimates and say how much money they want; and let us approve it beforehand, not a year later.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Of course, the capital budget of the CNR is brought to me and the Minister of Transport, and is deposited with Parliament; and it is subject to parliamentary scrutiny. But I want to be accurate here.

**Mr. Thomas (Moncton):** Well, I want to see if I am right on this interpretation.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** We are not quite accurate here in saying that we are approving money which has already been spent. Parliament is not, through this bill, approving money that has actually been spent. All Parliament is doing is authorizing, financing, for money which has been spent, which cannot be met from internal generation of funds.

**Mr. Thomas (Moncton):** These are interest-free loans, are they not? So, in effect, they are grants; they are never paid back. We have given \$1,235 million in equity grants since 1952. Is it a fact that those loans are interest-free? Are they ever paid back?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** They are paid back, I think.

**Mr. Thomas (Moncton):** That clause has been bothering me.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Most of those funds that are advanced under that clause are paid back. You have a period of maximum drawdown in the railway year, but you get most of them back by the end of the year.

**Mr. Thomas (Moncton):** But why should they have interest-free money? In effect, they are getting interest-free money, are they not?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** If we charge interest on the money and it adds to the deficit at the end of the year, so we cover it in any event.

**Mr. Thomas (Moncton):** That is what I mean.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** If there is a debt.

**Mr. Thomas (Moncton):** You see, you cannot get these answers from the Minister of Transport. I would like to have him in here but he will not...

**The Chairman:** Mr. Blenkarn.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Minister, this global approach you use in looking at these budgets of this railway, and presumably Air Canada as well—you are cross-examining the budgets and presumably cutting budgets?

## [Interpretation]

Ceci me préoccupe car j'ai posé cette question chaque année. Le ministre des Transports a toujours dit qu'il était d'accord. Il dit: «Oui, c'est un mauvais article. Nous devrions changer». Mais il revient chaque année.

Ne pouvons-nous pas avoir l'assurance que le gouvernement étudiera cela? Pourquoi ne pourrait-on pas traiter le CN Comme n'importe quel autre ministère du gouvernement, par exemple? Demandons-leur des prévisions budgétaires et demandons-leur de nous dire combien d'argent ils veulent; à ce moment-là nous l'approuverons à l'avance et non pas un an plus tard.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Bien sûr, le budget du CN m'est apporté ainsi qu'au ministre des Transports et il est soumis au Parlement; le Parlement a le loisir de l'étudier. Mais il me faut être juste ici.

**M. Thomas (Moncton):** Eh bien, j'aimerais savoir si mon interprétation est juste.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Nous n'avons pas tout à fait raison lorsque nous disons que nous approuvons l'allocation de fonds qui ont déjà été dépensés. Le Parlement du fait de ce projet de loi, n'approuve pas l'allocation de fonds qui ont effectivement été dépensés. Tout ce que le Parlement fait c'est d'autoriser, de financer, pour ce qui a été dépensé, lorsque les fonds internes de la société ne suffisent pas.

**M. Thomas (Moncton):** Ce sont des prêts exempts d'intérêt, n'est-ce pas? Donc en fait ce sont des subventions; elles ne sont jamais remboursées. Nous avons donné \$1,235,000 de subventions en action depuis 1952. Est-ce vrai que ces prêts sont exempts d'intérêt? Sont-ils jamais remboursés.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je pense qu'ils sont remboursés.

**M. Thomas (Moncton):** Cet article m'a toujours préoccupé.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** La plupart des fonds qui sont avancés en vertu de cet article sont remboursés. Il y a dans l'année une période de baisse maximum pour les chemins de fer, mais la plupart de ces fonds sont remboursés avant la fin de l'année.

**M. Thomas (Moncton):** Mais pourquoi devrait-on leur donner de l'argent exempt d'intérêt? En effet, ils obtiennent bien des fonds exempts d'intérêts, n'est-ce pas?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Si nous demandons des intérêts sur cet argent et si cela augmente encore le déficit à la fin de l'année, nous devons de cette manière le couvrir.

**M. Thomas (Moncton):** C'est ce que je veux dire.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** S'il y a une dette.

**M. Thomas (Moncton):** Vous voyez, vous ne pouvez pas obtenir cette réponse du ministre des Transports. J'aime-rais bien qu'il vienne ici mais il ne veut pas...

**Le président:** Monsieur Blenkarn.

**M. Blenkarn:** Monsieur le ministre, cette attitude d'ensemble que vous assumez pour considérer le budget des chemins de fer, et peut-être celui d'Air-Canada aussi, faites-vous des contre-examens des budgets et réduisez-vous ces budgets?



[Texte]

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Yes, sir.

**Mr. Blenkarn:** What kind of application were you given in connection with a budget for hotel expense?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I do not know what the original application was for this expense. It was reviewed and the Department of Finance approved an authorization of the amount set forth in the bill.

**Mr. Blenkarn:** The same would apply to the tower, and the same would apply . . .

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** That is right.

**Mr. Blenkarn:** . . . presumably, to telecommunications as well; and last year we apparently earned \$17 million in telecommunications.

**Mr. Poulin:** Mr. Chairman, on a point of order, if I may, really.

**The Chairman:** Mr. Poulin, on a point of order.

**Mr. Poulin:** You know, we are going to have the President of Air Canada here and I think he is the proper man to ask for these details. For example, is it proper for Air Canada to have 747's? He is the man who knows about that.

**Mr. Blenkarn:** I am not asking about 747's.

**Mr. Poulin:** But you are asking about the tower and I am making that an example which is comparable. Surely you are asking the wrong man these detailed questions.

I have heard the answers back and forth, time and time again. The right man to ask is the man who has charge of the responsibility of the day-to-day administration.

**Mr. Chairman,** I think these questions are out of order, especially in view of the fact that they have been asked time and time again, with the same answers.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, if I might speak to that point of order. Just for the information of Mr. Poulin, I think we have had a very interesting discussion with the Minister of Finance. I believe that this is one of the first times that he has appeared before this Committee, to pilot this bill.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I have appeared before other committees of the House.

• 1755

**Mr. Mazankowski:** I am only talking about this Committee.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I am very impressed with the high standard of this Committee, Mr. Chairman.

**Mr. Mazankowski:** Normally, the Minister of Transport pilots his bill through the Committee. I think we are very fortunate in having the Minister of Finance with us. I believe he has cleared up a lot of questions that have been in the minds of the members of this Committee. Perhaps the fact that we have the Minister of Finance here, and if clarification can be given to Mr. Blenkarn's very cogent questions perhaps we should . . .

[Interprétation]

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Oui monsieur.

**M. Blenkarn:** Quel genre de demandes peut-on vous faire pour le budget des dépenses d'un hôtel?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je ne sais pas quelle était la demande originelle pour ces dépenses. Elle a été révisée et le ministère des Finances a approuvé l'allocation des fonds établie dans le projet de Loi.

**M. Blenkarn:** Il en serait de même pour la tour, ainsi que pour . . .

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est exact.

**M. Blenkarn:** . . . peut-être aussi pour les télécommunications; et il semble que l'année dernière nous ayons donné 17 millions de dollars avec les télécommunications.

**M. Poulin:** Monsieur le président, avec votre permission j'aimerais invoquer le Règlement.

**Le président:** Monsieur Poulin, pour un rappel au Règlement.

**M. Poulin:** Le président d'Air-Canada doit venir ici et je pense que c'est à lui que l'on devrait demander ces détails. Par exemple, est-il bon qu'Air-Canada ait des 747? C'est lui qui peut vous répondre à cela.

**M. Blenkarn:** Je ne pose pas la question des 747.

**M. Poulin:** Mais vous parlez de la tour et je prends cela comme un exemple comparable. Je suis sûr que vous ne posez pas ces questions de détail à la personne voulue.

J'ai écouté ces questions et réponses maintes et maintes fois. La personne à qui il faut les poser c'est celui qui a véritablement la responsabilité de l'administration quotidienne.

Monsieur le président, je pense que ces questions ne sont pas recevables surtout étant donné qu'elles ont été posées à de nombreuses reprises et qu'elles ont reçu les mêmes réponses.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si je peux me permettre de dire ce que je pense de ce rappel au Règlement. A titre d'information pour M. Poulin, je pense que nous avons eu une discussion très intéressante avec le ministre des Finances. Je pense que c'est l'une des premières fois qu'il a comparu devant ce Comité pour patronner ce projet de Loi.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** J'ai déjà témoigné devant d'autres comités de la Chambre.

**M. Mazankowski:** Je parle de ce Comité.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je suis très impressionné par le niveau élevé des discussions de ce Comité monsieur le président.

**M. Mazankowski:** Normalement, le ministre des Transports aurait été le témoin pour ce projet de loi. Nous devons être reconnaissants d'avoir le ministre des Finances avec nous. Il a éclairci pas mal de questions dans l'esprit des membres de ce Comité. Le fait que le ministre des Finances est ici, et si les questions très pertinentes de M. Blenkarn pouvaient trouver une réponse.

## [Text]

**Mr. Poulin:** May I say that I am delighted that Mr. Mazankowski agrees with us over here on the excellence of this Minister. We all agree with that. I am glad to hear you say that.

**The Chairman:** Mr. Blenkarn, the Chair will allow your question if you put it succinctly. I hope it is your last.

**Mr. Blenkarn:** We are talking about global questions, Mr. Chairman, and this is a question of a Minister of Finance authorizing. He says he examines budgets; he says he cuts budgets; he cross-examines them. He presumably tells them to cut things out of their budget, and all of a sudden we are told that that is not really his responsibility. It is the responsibility of the Minister of Transport.

Heavens, Mr. Chairman; this is a bill involving the purchase of capital stock in the CNR, and advances to the CNR and Air Canada. Surely, we are going to wind up with the Minister of Transport coming here. He is going to say to us, the way he usually does, "it is not my responsibility to look at budgets, I am interested in the other." We are going to get flim-flammed. Would the Minister of Transport come with the Minister of Finance so that we could have both Ministers here and get an answer?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** If I want to cut a budget I say, "Look, this budget is completely out of line. We do not like that; we do not like that," and so on with a number of items. In this particular instance we will have to leave it to the railway and the Minister of Transport to decide where, amongst those items, they are going to cut. He will have to respond to my over-all judgment as to what the country can take, or what the fiscal position of the government can take, on nonbudgetary accounts as against that of the railway. I say, "Look, this is way the hell out of line; you are \$25 million over; we are doubtful about these items, would you look at them again?" It is the responsibility of the Minister of Transport and the railway to decide what their priorities are. They are running the thing. I am just trying to fit it into the general picture.

I can give you some detailed answers on the operating of this concern, but that is not my proper function. That is the proper function of the Minister of Transport or the CNR. How they divide their responsibilities is up to the Minister of Transport. I will be glad to try to evaluate the amount dedicated to the CNR, as against Air Canada, CBC or anything else within the global context of the government. However, your best evidence has to be the Minister who is responsible.

I enter into the fiscal picture and the financial picture of every department of government, as does the President of the Treasury Board. That still does not obviate the fact that when you want to ask something about agriculture your best answer, even on the priorities of his department, on the expenditures of his department, is the Minister of Agriculture because he has to approve those priorities.

**The Chairman:** Mr. Rose wanted one quick question.

**Mr. Rose:** It really is a supplementary to the question that Mr. Blenkarn has asked. I could put it very quickly. The Minister suggested that he was responsible for the long term. I asked him whether or not he accepted the budgets of such and such. He said, "Not necessarily." There

## [Interpretation]

**M. Poulin:** Je suis heureux de voir que M. Mazankowski reconnaît les qualités excellentes de ce ministre. Nous sommes tous d'accord et je suis heureux de vous l'entendre dire.

**Le président:** Monsieur Blenkarn, vous pouvez poser votre question, à condition qu'elle soit brève. J'espère que c'est votre dernière.

**M. Blenkarn:** Nous sommes en train de traiter des questions d'ordre général et ma question concerne le pouvoir d'autorisation du ministre des Finances. Il dit qu'il examine les budgets, qu'il les réduit et qu'il les examine à la loupe. Probablement il invite les ministères à renoncer à certains crédits et voilà que l'on nous dit que ce n'est pas vraiment dans ses compétences. Cela relève de la responsabilité du ministre des Transports.

Pour l'amour du ciel, monsieur le président, il s'agit d'un projet de loi qui traite de l'acquisition d'actions au profit du CN, et d'avances à donner au CN et à Air Canada. Je suis sûr que le ministre des Transports va finalement venir nous voir pour nous dire, dans sa manière habituelle, qu'il n'est pas responsable du budget mais d'autre chose. Ils vont se renvoyer la balle et nous allons rester sans réponse. Est-ce qu'il ne serait pas possible que le ministre des Transports vienne avec le ministre des Finances pour que nous puissions obtenir des réponses à nos questions?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Lorsque je veux réduire un budget je dis qu'il n'est pas adéquat, et j'indique les points qui ne plaisent pas à mon ministère. Dans ce cas précis, nous devons laisser aux chemins de fer et au ministre des Transports la décision au sujet des ponts à réduire. Il devra tenir compte de mon jugement global sur ce que le pays peut se permettre ou sur ce que la position fiscale du gouvernement permet de faire ou sur les comptes non budgétaires par opposition aux chemins de fer. Il se peut que je dise que tel ou tel budget est bien trop élevé, qu'il dépasse le crédit possible de 25 millions de dollars, que ceci ou cela n'est pas sûr et qu'il faudra le réétudier. Le ministre des Transports et le CN doivent alors déterminer leurs priorités. La gestion est leur responsabilité, moi, j'essaie simplement d'indiquer leur budget dans les prévisions générales.

Je pourrais vous donner des réponses détaillées, mais ce n'est pas vraiment ma tâche, mais celle du ministre des Transports, ou du CN. La distribution des responsabilités est la responsabilité du ministre des Transports. J'essaierai, si vous le voulez, d'évaluer les montants alloués au CN par opposition à ceux donnés à Air Canada, Radio-Canada ou une autre société dans le cadre budgétaire du gouvernement. Vous obtiendrez néanmoins votre meilleur témoignage du ministre responsable.

J'examine la situation fiscale et financière de chaque ministère, comme le président du Conseil du Trésor. N'empêche que vous obtiendrez les meilleures réponses, même en matière de priorités en ce qui concerne les dépenses d'un ministère, du ministre responsable, c'est-à-dire du ministre de l'Agriculture lorsqu'il s'agit de problèmes agricoles parce que c'est à lui d'approuver ces priorités.

**Le président:** M. Rose voulait vous poser une petite question.

**M. Rose:** Il s'agit en fait d'une question supplémentaire à ce que vient de dire M. Blenkarn. Ce sera très vite. Le ministre nous dit qu'il est responsable à long terme. Je lui ai demandé s'il était d'accord avec le budget d'un tel ou d'un tel. Il m'a répondu «pas nécessairement». Ses remar-



[Texte]

is a bit of conflict in what he has told us. For instance, he talks about the best answer for priorities of government; in reply to Mr. Blenkarn, he refers him to the Minister of Transport. Certainly there is a chance of falling between two stools here. Let us suppose, in the interests of the country—this is the responsibility of the Minister of Finance because he told us it was—that the \$43 million spending on hotels had to be balanced against, say, the spending on boxcars in a boxcar-short Canada. How would the Minister of Finance enter into that kind of long-term policy decision, or the spending of CN funds on wages and better working conditions for the people as opposed to hotels or some other such item, or towers.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** Suppose the CNR's budget gets out of line, and we say, "Look, somebody is not exercising proper allocation of priorities here, we do not get in the cost control, the Treasury Board would watch that and we would depend on the internal auditors of the CNR to watch that.

But suppose, all of a sudden, we saw the expenditures of the CNR going up because of its hotel operations; we would say, "We would like a better explanation of how this operation runs to see whether we ought not be with Treasury Board in examining where they are going." But we do not get into the hotel business; we want to ask some questions as to how the hotel business and the global picture fits in with the capital requirements of the railway. Remember that big dispute as to whether those alcoves in the Chateau Grill ought to come out and everybody got involved then? I really would not be the guy to ask whether there should be alcoves in the Chateau Grill.

**The Chairman:** Mr. Blenkarn, one quick question and then I think we should move to adjourn.

**Mr. Blenkarn:** I have another question before the motion for adjournment. The statement of the railway indicates that the railway loses money only because of the interest it pays on debt, that is some \$66 million. Are you satisfied with the way this statement is set out as it seems to blame the interest factor as its reason for loss?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** It is a question of interpretation and accounting practices as to how you set out these figures. I am really not competent to place a judgment on how that statement is set out, whether or not it overfeatures the interest debt. It is obviously a judgment for the auditors who have to present a true picture to the people. I am not competent to make that kind of judgment.

**Mr. Blenkarn:** Would you direct the railways to change their statement so it more fully presents the picture in their various kinds of operations as their competitors do and sets out a proper allocation of interest and cost against each operation?

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** I know what you are getting at. I will transmit that suggestion again to the Minister of Transport. How they set out their statements is a matter for the board of directors primarily and the auditors of the company. I really . . .

[Interprétation]

ques sont quelque peu contradictoires. Il a répondu à M. Blenkarn qu'il faudra s'adresser au ministre des Transports pour obtenir la meilleure réponse en matière de priorités gouvernementales. J'entrevois ici très clairement le danger d'être assis entre deux chaises. Imaginons que le ministre des Finances ait à choisir entre l'autorisation d'un crédit de 43 millions de dollars pour la construction d'hôtels et l'achat de wagons à un moment où le Canada en a besoin, et le ministre des Finances nous a dit que ce serait une de ses responsabilités. Comment ferait-il pour prendre ce genre de décision à long terme? Un autre exemple serait le choix entre l'allocation d'un crédit au CN pour l'amélioration des conditions de travail et des salaires et la construction d'hôtels ou d'autres bâtiments, des tours, par exemple.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Imaginons que le budget du CN ne soit pas proprement établi et que nous disons: «Regardez, les priorités ne sont pas bien déterminées, les dépenses ne sont pas suffisamment contrôlées». Le Conseil du Trésor examinera alors les choses et nous le ferons par l'entremise des vérificateurs du CN.

Imaginons, néanmoins, que les dépenses du CN augmentaient tout d'un coup en raison de l'exploitation de ces hôtels. Dans ce cas, nous exigerions un bilan plus détaillé de l'exploitation pour voir si nous ne ferions pas mieux de consulter à ce propos le Conseil du Trésor. Nous ne nous occupons pas de la gestion des hôtels, nous allons poser simplement quelques questions pour voir si l'exploitation hôtelière nuit à la situation financière des chemins de fer. Est-ce que vous vous souvenez de la dispute au sujet des alcôves dans le Château Grill qui devaient disparaître et que tout le monde est intervenu? Ce n'est certainement pas à moi qu'il faudrait demander s'il doit y avoir des alcôves dans le Château Grill.

**Le président:** Monsieur Blenkarn, encore une petite question et ensuite j'aimerais avoir une motion d'ajournement.

**M. Blenkarn:** J'aimerais poser une question encore avant d'ajourner. Selon le bilan des chemins de fer, le déficit s'explique uniquement par le paiement d'intérêts sur ses dettes. Il s'agit d'environ 66 millions de dollars. Est-ce que vous êtes satisfait de ce bilan qui semble accuser le paiement d'intérêts comme seul coupable de ces pertes?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** C'est une question d'interprétation et de pratique comptable. Je ne pourrais vraiment pas juger de la manière dont ce bilan a été établi, ou vous dire si l'on exagère l'impact des intérêts. C'est au vérificateur de le faire, je ne suis pas suffisamment compétent en la matière.

**M. Blenkarn:** Est-ce que vous allez demander aux chemins de fer de modifier leur bilan pour qu'il reflète leurs différentes opérations d'une manière plus précise que cela n'est le cas chez leurs concurrents et pour que l'on puisse distinguer entre le coût et les intérêts payés pour chaque opération?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je ne vois pas où vous voulez en venir. Je transmettrai cette suggestion également au ministre des Transports. C'est au conseil d'administration et ensuite au vérificateur de décider de la manière dont ils établissent leur bilan. Personnellement . . .

[Text]

**Mr. Thomas (Moncton):** You smiled. How high are the ones he is going to look into? Ask him to put it on top of the file.

**Mr. Turner (Ottawa-Carleton):** If I do not answer questions quickly I forget the answers.

**The Chairman:** Mr. MacKay.

**Mr. MacKay:** Mr. Chairman, would you entertain a motion to adjourn? At the same time, may I say, through you, to the Minister that we appreciated his ability in answering the questions.

**The Chairman:** I can assume then that we are through with this Minister for the time being. We may call him back but we will let him go.

The meeting is adjourned.

[Interpretation]

**M. Thomas (Moncton):** Vous souriez. A quelle hauteur se trouvent les documents qu'il va lire? Demandez-lui de mettre ce papier au-dessus.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** J'oublie les réponses quand je ne réponds pas rapidement aux questions.

**Le président:** Monsieur MacKay.

**M. MacKay:** Monsieur le président, acceptez-vous une motion d'ajournement? J'aimerais également exprimer au ministre notre admiration pour son habileté à répondre à nos questions.

**Le président:** Cela signifie donc que nous avons terminé pour le moment l'interrogation de ce ministre. Nous pourrions le rappeler, mais nous le laisserons partir pour le moment.

La réunion est ajournée.











GOVT PUBNS



BINDING SECT. JUN 11 1980

GOVT PUBNS



